«Eine S-Bahn würde wohl nur bis Langenthal fahren»

Keine direkten Züge nach Huttwil Das Angebot auf den Hauptlinien sei gut, findet BLS-Chef Daniel Schafer. Im Interview spricht er über virtuelle Schalter, eine neue S-Bahn-Linie und die ewige Kritik am ÖV im Oberaargau.

Stephan Künzi

Daniel Schafer, sind Sie am Montagmorgen pünktlich in Ihrem Büro in Bern angekommen?
Ich bin tatsächlich wie geplant angekommen – aber ich habe anders geplant. (lacht)

Kurz vor dem Wochenende haben die SBB kommuniziert, dass wegen Bauarbeiten elf Tage lang in Herzogenbuchsee keine Züge halten. Sie selber wohnen in Niederönz, nehmen in Buchsi den Zug – und müssen nun auf den Ersatzbus umsteigen. Zu anderen Abfahrtszeiten.
Die Art, wie die SBB informiert haben, war wohl suboptimal …

Die Aufregung bei den Behörden jedenfalls war gross. Weil bei einer so kurzfristigen Kommunikation kaum mehr Zeit blieb, die neuen Abfahrtszeiten breit zu streuen.
Das kann ich nachvollziehen. Ich selber wusste es aber schon länger. Nicht weil ich als Chef der BLS mehr Informationen hätte, sondern weil ich vor etwa drei Wochen eine Reise plante. Plötzlich spuckte der Onlinefahrplan komische Abfahrtszeiten aus.

Auch Sie sind also nur zufällig auf den geänderten Fahrplan gestossen?
Ja.

Die SBB sorgen nicht zum ersten Mal für Ärger im Oberaargau. Als im Januar gewisse Züge plötzlich zwei Minuten früher losfuhren, informierten sie genauso knapp.
Ich denke, dass die Reisenden wegen der Grossbaustellen an den Bahnhöfen Herzogenbuchsee und Langenthal grundsätzlich tolerant sind. Aber klar, man kann immer besser kommunizieren. Das sehen wir auch bei der BLS.

Schon vor zwei Jahren gab es Unstimmigkeiten, als die SBB in Herzogenbuchsee den bedienten Bahnschalter schlossen. Verstehen Sie als Direktbetroffener diesen Entscheid?
Er ist für mich sehr gut nachvollziehbar. Auch bei uns gilt: Wenn wir ein Reisezentrum führen, stellt sich immer die Frage, wie es unter dem Strich finanziell aussieht. Das Angebot muss genutzt werden.

> «Der Wegfall der direkten Züge nach Zürich wäre eine klare Verschlechterung, zumal der Anschluss in Olten nicht immer klappt.»

In Herzogenbuchsee waren die Frequenzen ganz offensichtlich zu tief. Haben Sie Zahlen gesehen?
Ein Reisezentrum kann per se nicht rentieren. Deshalb bekommen wir dafür vom Kanton auch Subventionen. Einen minimalen Deckungsbeitrag müssen wir aber erwirtschaften. In Herzogenbuchsee ist das zuletzt nicht mehr gelungen. Das wissen wir.

Ist die Kundschaft im Oberaargau so viel weniger treu als jene in Konolfingen oder Münsingen, wo die BLS in einem ähnlichen Umfeld Reisezentren betreibt?
Am Ende des Tages zählt, was man in einem Reisezentrum verkauft. In Herzogenbuchsee würde die Rechnung auch für uns nicht aufgehen. Deshalb starten wir hier Ende Jahr mit unserem ersten digitalen Schalter.

Wie funktioniert dieser?
Wir richten im geplanten Avec-Shop einen Bildschirm ein, über den die Reisenden mit einer Mitarbeiterin, einem Mitarbeiter aus einem BLS-Reisezentrum verbunden werden.

Kann ich an einem solchen Schalter ein Billett kaufen und mit Münz bezahlen?
Ein digitaler Schalter wird gewisse Einschränkungen haben …

…gleichzeitig sollte er genau für Leute da sein, die mit der digitalen Welt Mühe haben.
Das Projekt steht zwar noch nicht bis ins letzte Detail, aber die Bargeldzahlung wird nicht funktionieren. Die Idee ist, dass man zwar Billette lösen kann, aber mit Karte zahlt. Für uns hat Priorität, dass die Kundinnen und Kunden von geschulten Fachleuten persönlich betreut werden.

Herzogenbuchsee als Zentrum mit 7600 Einwohnern und kein vollwertiger Bahnschalter mehr – inwieweit steht dies für das Gefühl im Oberaargau, vom öffentlichen Verkehr im Kanton ein Stück weit abgehängt zu sein?
Ich empfinde den Halbstundentakt, den die BLS gemeinsam mit SBB und Südostbahn auf der Hauptlinie anbietet, nicht als schlecht. Im Gegenteil. Klar, in den Randstunden hat es Lücken gegeben. Doch diese sind jetzt geschlossen.

Sie denken an den späteren Abend.
Der Zug kurz nach 22.30 Uhr ab Bern hat lange gefehlt. Wer einen Anlass in der Stadt besucht, fährt aber genau dann nach Hause.

Trotzdem harzte es lange mit der Einführung der zwei zusätzlichen Spätzüge.
Auch rund um den Bahnhof Bern wird im grossen Stil gebaut. Diese Situation ist für die Bahnbetreiber alles andere als einfach. Mehr Züge haben im eng getakteten Fahrplan nicht ohne weiteres Platz. In Fall der Spätzüge musste der Kanton zusätzlich noch Geld bereitstellen – doch diese Zeiten sind vorbei, jetzt fahren wir halbstündlich bis Mitternacht.

Wie beurteilen Sie das Angebot bei den Buslinien?
Abseits der grossen Verkehrsströme wird der Fahrplan im Oberaargau recht schnell recht dünn – vor allem am Abend und am Wochenende.

Warum ist das so, anders etwa als bei vergleichbaren Buslinien im Berner Oberland?
Das Angebot beim Bus wird – wie jenes bei den Regionalzügen – von der öffentlichen Hand bestellt und finanziert. Grundsätzlich erwarten Bund und Kanton, dass diese Abgeltungen nicht steigen, sondern sinken. Regionen, in denen auch der Tourismus Reisende bringt, sind deshalb im Vorteil. Im Oberaargau spielt dieser Effekt nicht.

Zu den Wünschen des Oberaargaus gehört seit langem der Anschluss an die S-Bahn aus Bern. Gefordert werden direkte Züge nach Huttwil. Was hält die BLS von dieser Idee?
Am Rollmaterial würde ein solches Angebot nicht scheitern. Unsere Züge sind mittlerweile flexibel in allen Zuggattungen einsetzbar. Eine S-Bahn in den Oberaargau bestünde wohl aus Flügelzügen, die in Burgdorf geteilt würden. Die eine Hälfte würde weiter nach Langenthal fahren und dort schlanke Anschlüsse sicherstellen.

Die Reisenden nach Huttwil sollen weiter umsteigen?
Langenthal ist für uns ein Knoten, in dem die grossen Pendlerströme auslaufen. Für direkte Verbindungen darüber hinaus sind die Frequenzen zu klein. Zudem müssen wir aufpassen, dass der Betrieb mit zu langen Zugumläufen nicht zu komplex wird.

Ab wann könnte die S-Bahn in den Oberaargau fahren?
Wir denken über solche Konzepte im Zeithorizont 2040 nach. Konkret ist aber nichts. Mit den halbstündlichen Zügen ab Bern fährt der Oberaargau schon heute nicht schlechter als andere vergleichbare Regionen im Kanton.

Gleichzeitig ist durchgesickert, dass die SBB die direkten Züge nach Zürich kappen und nur noch bis Olten fahren möchten. Verstehen Sie, dass auch diese Nachricht Missmut ausgelöst hat?
Der direkte Zug nach Zürich ist ein gutes Angebot, ohne Zweifel. Der Oberaargau zeichnet sich ja gerade dadurch aus, dass er als Wohnregion für Leute geeignet ist, die beruflich im Dreieck zwischen Zürich, Basel und Bern unterwegs sind – man kann die Stelle wechseln, ohne zügeln zu müssen. Der Wegfall dieser Verbindung wäre eine klare Verschlechterung, zumal der Anschluss in Olten nicht immer klappt.

> «Man muss verschiedene Dilemmas auflösen, immer abwägen, wo der grösste Nutzen und der kleinste Schaden ist.»

Aber?
Der Wegfall ist nicht in Stein gemeisselt. Im Augenblick sieht es sogar danach aus, als ob die direkten Züge im Fahrplan bleiben. Wir als BLS würden uns natürlich wünschen, dass wir dabei eine Rolle spielen könnten. Wie genau, würden wir im Rahmen der Fernverkehrskooperation mit den SBB diskutieren.

Hätte die BLS auch Interesse an der Tangentialverbindung in Richtung Solothurn und Biel, über die ebenfalls diskutiert wird? Sie könnte dank der Weiche zur Neubaustrecke möglich werden, die bei Herzogenbuchsee geplant ist.
Eine Studie zeigt, dass eine stündliche Verbindung aus dem Raum Olten/Zofingen über Langenthal nach Solothurn und Biel ein gewisses Potenzial hat. Und klar, die BLS möchte auch bei diesem, ebenfalls nur langfristigen Projekt dabei sein. Für uns wäre es spannend, eine solche Tangente zu betreiben. Sie würde mehrere Knoten, an denen wir schon heute präsent sind, miteinander verbinden und unser Netz sinnvoll abrunden.

Für den Oberaargau wäre insbesondere die direkte Fahrt zur Fachhochschule in Biel wichtig.
Das ist so. Wer bei uns in der Industrie tätig ist und sich an der Fachhochschule weiterbildet, kann dies bald nicht mehr in Burgdorf, sondern nur noch in Biel tun. Wie attraktiv eine direkte Verbindung ohne Umsteigen ist, sehe ich bei meinem Sohn. Er studiert an der ETH und ist froh, dass die direkten Züge nach Zürich bereits in Zürich-Altstetten halten. Das kürzt die Reise zum Campus ab.

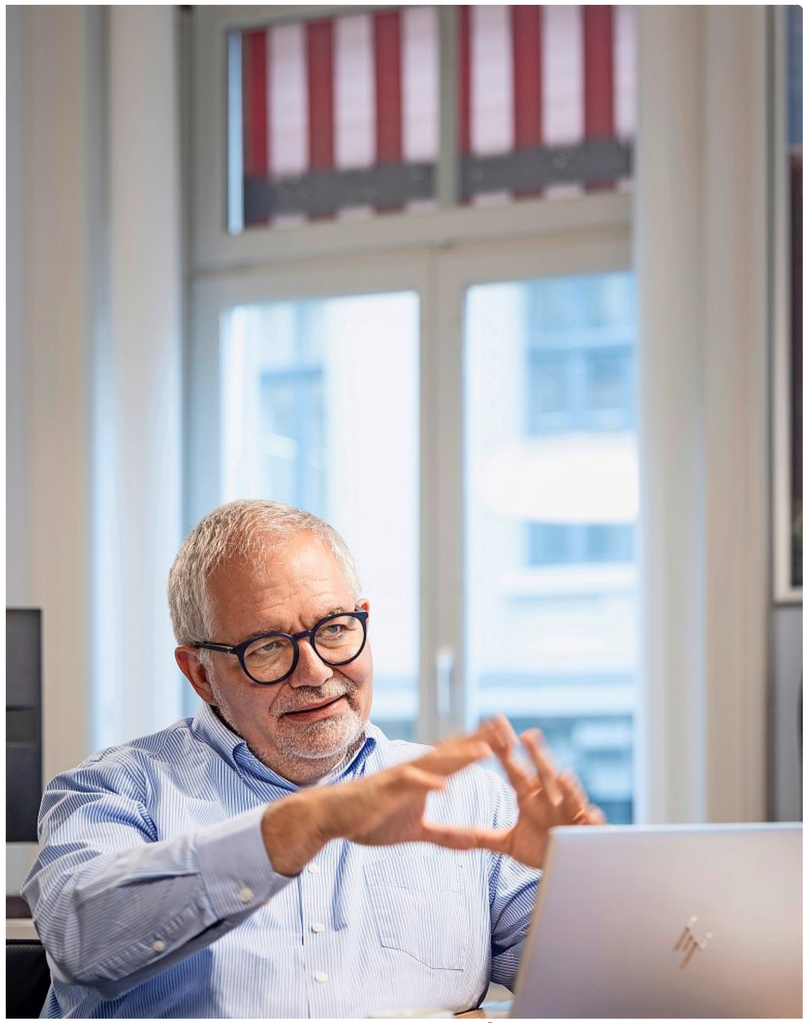
Womit wir beim letzten Wunsch wären: Wieso halten umgekehrt die BLS-Züge aus dem Oberaargau nicht auch bereits in Bern-Wankdorf? Vielen, die dort arbeiten, bliebe so der Umweg über den Bahnhof Bern erspart.
Der Halt eines Fernverkehrszugs an einer S-Bahn-Station widerspricht dem System des öffentlichen Verkehrs.

Die SBB werden aber in Zukunft einmal pro Tag und Richtung mit dem Intercity aus Zürich in Bern-Wankdorf halten.
Dem haben wir als Betreiber der S-Bahn zugestimmt, ja. Aber: Mit jedem solchen Halt verliert die S-Bahn Frequenzen, was letztlich dazu führt, dass die öffentliche Hand höhere Abgeltungen zahlen muss. Dazu kommt ein technischer Grund: Die Züge aus dem Oberaargau sind immer die ersten, die aus dieser Richtung in Bern eintreffen. Der Halt würde Staus verursachen.

Man könnte den Fahrplan auch anders gestalten.
Ja, dann aber träfen die Oberaargauer Züge als letzte und damit zu spät im Bahnhof Bern ein, die Anschlüsse wären hin. Es ist wie immer in den Fahrplänen: Man muss verschiedene Dilemmas auflösen, immer abwägen, wo der grösste Nutzen und wo der kleinste Schaden ist.

Wie sieht die Zukunft der BLS im Oberaargau aus?
Die BLS gehört mehrheitlich dem Kanton Bern. Sie ist, so interpretiere ich es, ein Bekenntnis dazu, dass er den öffentlichen Verkehr auf seinem Gebiet und in den angrenzenden Regionen gestalten will. In diesem Raum – und da gehört der Oberaargau selbstverständlich dazu – wollen wir als BLS unsere Rolle spielen.

Daniel Schafer ist Ingenieur mit Abschluss an der EPFL in Lausanne und seit Herbst 2021 Chef der BLS in Bern.



Die BLS wolle auch im Oberaargau eine Rolle spielen, betont Daniel Schafer, Chef des ÖV-Unternehmens. Foto: Beat Mathys

Wohin steuert der öffentliche Verkehr im Oberaargau?

Hier der ehemalige SBB-Chef Benedikt Weibel, der mit einer Gruppe von Bahnspezialisten den Stopp aller Ausbauvorhaben am Schienennetz fordert. Da der Oberaargau, der sich vom öffentlichen Verkehr im Kanton Bern ein Stück weit abgehängt fühlt. Und mittendrin er: Daniel Schafer, seit Herbst 2021 Chef der BLS und selber im Oberaargau wohnhaft.

Im Interview erklärt Schafer, was er von der Kritik aus dem Oberaargau hält und wo er selber Handlungsbedarf im Oberaargauer ÖV-Angebot sieht. Zusammen mit weiteren Expertinnen und Experten wird er nächste Woche an einem Anlass der Region Oberaargau diesen Faden weiterspinnen. *(skk)*

«Bahnverkehr im Oberaargau, quo vadis?», Mittwoch, 12. Juni, 18.30 Uhr bis 20 Uhr, Alte Mühle, Langenthal.

Schwingen, Springen, Shoppen

Anlass im Emmental Es ist allerhand los in Sumiswald: Neben dem Schwingen und der Schweizer Meisterschaft im Nationalturnen findet auch noch der Gotthelfmärit statt.

Jacqueline Graber

Es ist eine Premiere: Zum ersten Mal findet in Sumiswald die Schweizer Meisterschaft im Nationalturnen statt. 250 Turner – und eine Handvoll junge Turnerinnen – werden am Samstag um eine gute Platzierung kämpfen. Organisiert wird der Anlass vom Schwingklub Sumiswald.

«Viele Schwinger haben die Turnwettkämpfe für sich entdeckt», sagt OK-Präsident Ueli Steffen und fügt hinzu, dass auch heuer zwölf Sumiswalder Schwinger mitmachen werden.

Schwere Brocken

Gestartet wird in sechs Kategorien. Die Kleinsten sind die Piccolos (9-Jährige und jünger). Den Teilnehmenden, seien dies Schwinger oder Turner aus Vereinen, stehen insgesamt acht Disziplinen zur Auswahl. Dazu gehört das Steinheben mit einem 22,5-Kilo-Stein. Etwas weniger, 15 Kilo, wiegt der Brocken, der zum Steinstossen verwendet wird.

Der Schnelllauf erstreckt sich über eine Strecke von 60, 80 oder 100 Metern, je nach Alter. Weitsprung ist eine zusätzliche Disziplin, wie auch Hochweitsprung. Hier gilt: Mit Anlauf wird ab dem Weitsprungbalken über eine Hochsprunglatte gesprungen. Die Weite beträgt dabei einen Meter mehr als die Höhe. Zum Beispiel: 2,50 Meter weit und 1,50 Meter hoch.

Bodenturnen liegt nicht allen

Die sechste Disziplin sind Freiübungen. Der Teilnehmer kann wählen, ob er eine vorgegebene oder eine selbst gewählte Bodenübung zeigen möchte. «Je schwieriger die Elemente sind, desto mehr Punkte gibts», erklärt Steffen und schiebt nach: «Gerade das Bodenturnen liegt nicht allen Schwingern.» Zumal es nicht bei allen gleich elegant aussehe wie bei manchen Turnern, sagt Steffen.

Die sechs turnerischen Elemente sind sogenannte Vornoten-Disziplinen. Sie werden am Samstagvormittag in der Sportanlage Sumiswald ausgetragen. Am Nachmittag dann stehen die Zweikämpfe Ringen und Schwingen auf dem Programm. Wie oft ein Teilnehmer der A-Klasse im Sägemehl zusammengreift, hängt davon ab, wie viele turnerische Elemente er am Vormittag absolviert hat. Vorgeschrieben ist bei den «Grossen» ein Zehnkampf, bei den Kindern und Jugendlichen ein Fünfkampf.

Als Beispiel: Wählt ein Athlet der A-Klasse alle Vornoten-Disziplinen ausser der Bodenübung, bleiben fünf Elemente übrig. So kann er am Nachmittag dreimal schwingen und zweimal ringen.

«Ein A-Turner muss mindestens vier Vornoten machen und entsprechend viele Zweikämpfe, bis er gesamthaft zehn Disziplinen erfüllt hat», erklärt Steffen. Beide Sportarten, also Schwingen und Ringen, werden im Sägemehlring ausgetragen. Diese befinden sich auf der Kreuzmatte, wo auch ein Festzelt steht.

> «Viele Schwinger haben die Turnwettkämpfe für sich entdeckt.»
>
> **Ueli Steffen**
> OK-Präsident
> des dreitägigen Anlasses

150 Marktstände

Hier werden sich am Samstag nicht nur Sportler und Sportbegeisterte verpflegen, sondern auch Freunde des alten Handwerks. Denn zeitgleich mit der Schweizer Meisterschaft findet der traditionelle Gotthelfmärit mit rund 150 Marktständen statt. Dieser wurde 1997 ins Leben gerufen.

Der Gotthelfmärit ist mit ein Grund, wieso der Nationalturntag in Sumiswald durchgeführt wird. Zwar wird der Anlass vom Verkehrsverein Sumiswald-Grünen und vom Ortsverein Wasen gestemmt, doch «seit ein paar Jahren organisieren wir jeweils am Freitagabend vor dem Gotthelfmärit einen Abe-Schwinget», sagt Steffen, der im Vorstand des Berner Nationalturnverbands ist.

Und weil der Kanton Bern mit der Durchführung des Eidgenössischen Turntags an der Reihe gewesen sei, sei man auf die Idee gekommen, den Anlass im Rahmen von Abe-Schwinget und Gotthelfmärit durchzuführen. Den Sack voll machten Ueli Steffen und sein 20-köpfiges OK-Team, indem sie am Sonntag noch den Emmentalischen Nachwuchsschwingertag organisieren. Steffen rechnet für die Durchführung der beiden Schwinganlässe und des Turntags mit gut 1000 Helferstunden. Das Budget bewegt sich im sechsstelligen Bereich.

Doch nicht nur die Organisation der drei Sportanlässe ist für die Verantwortlichen ein Hosenlupf. Im Vorfeld mussten Gaben gesammelt werden: Jeder der 250 Nationalturner, der 80 Teilnehmer des Abe-Schwingets und der 460 Nachwuchsschwinger erhält einen Preis. Der Gewinner des Abe-Schwingets bekommt ein Kalb, der Sieger der Schweizer Meisterschaft ein Rind.

Ueli Steffen präsidiert das OK der drei Sportevents in Sumiswald. Foto: Enrique Muñoz García

Programm

Freitag, 7. Juni: Abe-Schwinget: ab 19 Uhr.
Samstag, 8. Juni: Schweizer Meisterschaft Nationalturnen: ab 8 Uhr.
Samstag, 8. Juni: Gotthelfmärit von 8.30 bis 17 Uhr.
Sonntag, 9. Juni: Emmentalischer Nachwuchsschwingertag: ab 8 Uhr. *(jgr)*

Wie viele Lichterketten dürfens sein?

Debatte über Weihnachten Ohne festlichen Glanz ists aus mit der «Krone der Region»: In Herzogenbuchsee fallen markige Worte zugunsten des traditionellen Weihnachtsschmucks.

Das Thema passt zwar nicht in die Jahreszeit, doch in Herzogenbuchsee bewegt es die Leute wie kaum sonst etwas: Kann – oder soll – sich die Gemeinde die Weihnachtsbeleuchtung in ihren Strassen wieder leisten?

Zweimal hintereinander blieb der vorweihnächtliche Himmel dunkel. 2022 blieben die Lichter aus Angst vor einer Strommangellage aus. 2023 entschieden die Behörden, dass sich Buchsi nach dem Nein zu höheren Steuern den festlichen Glanz nicht mehr leisten könne. Auch wenn sie auf diese Weise, das gestanden die Behörden offen ein, bei Lichte betrachtet kaum mehr als ein Zeichen setzten. Die paar Tausender, die so zusätzlich in der Kasse verblieben, sind ein Klacks im 36-Millionen-Haushalt.

Drei Varianten

Wohl deshalb tritt der Gemeinderat nun mit einer Umfrage an die Bevölkerung heran. Und ruft damit den lokalen Kulturpreisträger Hans Kaspar Schiesser mit der provokativen Frage auf den Plan: Ob es sich Herzogenbuchsee wirklich leisten könne, nur noch mit einer Billigst- oder einer Billigvariante in die Weihnachtszeit zu steigen.

Tatsächlich können die Buchserinnen und Buchser aus mehreren Varianten wählen. In der ersten bleibt es beim Verzicht, in der zweiten werden die traditionellen Lichterketten zur Hälfte (20 Stück) und in der dritten wie einst vollumfänglich (41 Stück) über die Strassen gehängt. Zu Kosten von 4900, 11'600 oder 23'000 Franken.

Zauberwort Sponsoring

An der Gemeindeversammlung macht Schiesser klar, dass für ihn nur die dritte, die volle Variante infrage kommt. Sonst heisse es sofort: «Die sind so knausrig, die leisten sich ja nicht mal eine richtige Weihnachtsbeleuchtung!» Das könne nicht sein, wenn Buchsi gleichzeitig mit dem Slogan «die Krone der Region» für sich werbe.

Was tun? Schiessers Zauberwort heisst Sponsoring. Ob heute nicht die gemeindeeigene Energieversorgerin EWK einspringen könnte? Mal sehen, ob die Mehrheit in Herzogenbuchsee ihm folgt. Die Umfrage läuft bis Ende Monat. Ach ja, noch eine letzte Frage: Wieso sogar der vollständige Verzicht 4900 Franken kosten soll? Nun, in allen drei Varianten sind zwei geschmückte Tannenbäume eingerechnet. Immerhin.

Stephan Künzi

Die Befragung läuft bis zum 30. Juni. Die Antworten können auch schriftlich bei der Gemeindeverwaltung eingereicht werden.