

Jahresbericht VHB 2010 des Präsidenten

Ereignisse Jahresanfang 2010

Das Jahr 2010 begann sehr zwiespältig und stand unter dem Einfluss der vorangegangenen Finanz- und Wirtschaftskrise. Wie meistens in solchen Situationen, begann der Bundesrat weitreichende Sparpakete zu schnüren und in die Vernehmlassung zu schicken, die vor allem auch den öffentlichen Verkehr betreffen sollten. Wieder einmal war die Rede von Schliessung von Postautolinien und Stilllegung von Bahn-Nebenlinien.

Bereits hörte man Stimmen in der Presse, die vom Landrat beschlossenen und für Sommer 2010 geplanten Perronausbauten könnten nun in Frage gestellt sein. Darauf wollten wir rasch reagieren, bevor in Planungen fertige Tatsachen geschaffen werden und damit Begründungen für die Berechtigung der Existenz unserer Jura-Durchquerung in Vernehmlassungen einfließen. Also erstellten wir ein Dokument mit guten Begründungen für unsere Hauensteinlinie. Dieses adressierten wir gleich an unseren damaligen Verkehrsminister, Bundesrat Leuenberger. Von seinem Verkehrsdepartement erhielten wir eine Antwort, aus der dann hervorging, dass Bundesrat Leuenberger selbst auch keine Freude an diesem Sparauftrag habe und zuerst nun Vernehmlassungen stattfinden werden, was denn von diesen Vorschlägen umgesetzt werden solle.

Nach einem unruhigen Frühling stellte sich dann heraus, dass diese Suppe nicht so heiss gegessen wurde, wie sie gekocht wurde. Denn ausser uns hatten natürlich auch viele Kantonsvertreter im Bundesparlament wenig Begeisterung für diese rigorosen Sparpläne. So stellte sich dann doch noch heraus, dass die Stationsausbauten auf unserer Hauensteinlinie definitiv realisiert würden.

Ende Sommerferien 2010 war es dann soweit.:

- Verlängerte Perrons, die Flirt-tauglich sind wurden erstellt
- Unsere historische Stationshäuschen wurden erhalten und herausgeputzt
- An allen Stationen gibt es nun Abstellplätze für Fahrräder, wie wir dies in unserer Eingabe an SBB-Infrastruktur gefordert hatten
- Die letzte Sommerferienwoche wurde durch Modern Steam nochmals durch einen Nostalgiedampfbetrieb bereichert, bevor wieder der reguläre Betrieb aufgenommen wurde.

Über dieses Ereignis dürfen wir uns freuen. Es verschafft uns etwas Luft für die nächsten Jahre. Es wäre aber falsch zu glauben, nun wäre automatisch alles für immer gesichert. Wir tun gut daran, Ideen zu suchen wie wir die Attraktivität unserer Bahn weiter erhöhen können.

Zum Fahrplan: Im Frühling 2010 wurde plötzlich bekannt, dass der Stundentakt auf der S9 um ½ Stunde verschoben werden solle, während der restliche SBB-Fahrplan praktisch unverändert bleibe. Nach näherer Information stellten wir folgendes fest:

- Es wurden wieder einmal fertige Tatsachen geschaffen die in der Fahrplanvernehmlassung kaum noch geändert werden konnten
- Allgemein sah es aus nach Verbesserungen Richtung Basel und Verschlechterungen vom Mittelland her durch den Jura

Dazu ist folgendes zu sagen: Wir sind uns bewusst, dass es mehr Fahrgäste abwärts gibt, die nun vielleicht einige Minute einsparen können. Es wurde aber in Kauf genommen, dass nun Mittellandpendlern, die schon eine langen Arbeits-oder Ausbildungsweg hatten, dieser noch zeitlich verlängert wird. Unsere S9 ist aber gerade dadurch gerechtfertigt, dass Bewohner des Homburgertalers brauchbare ÖV-Verbindungen zum Mittelland haben. Da wir deshalb diese Verschlechterungen als problematisch erachteten, hielten wir in einer **Stellungnahme an die Abt. ÖV** zum Fahrplan fest, dass Verschlechterungen zum Wirtschaftsraum Mittelland nicht einfach hingenommen werden und keines Falls zur Regel werden dürfen.

Abklärungen Vermietung von Elektrobikes ab einer Bahnstation:

Da wir vom Lotteriefonds kein Geld zugesprochen bekamen, sind diese auf Sparflamme. Es werden diesbezüglich Kontakte zum Verein Erlebnisraum Tafeljura unterhalten, aber sie haben uns bisher kaum weiter gebracht. Das Hauptproblem ist nach wie vor, dass wir im oberen Homburgertal keinen Bike-Gewerbler haben, mit dem wir zusammen arbeiten können. Und wir sehen kaum einen Sinn, etwas zu lancieren, bei dem es keine Möglichkeit gibt, E-Bikes an einer Station zu fassen, da dies für die Bahn keinen Mehrwert bringen würde.

Zusammenfassend :

Der Vorstand hat sich vor allem bemüht, in der Politik die Interessen der Bahnbenutzer zu vertreten. Die Hauptaufgabe sehen wir nach wie vor darin, sich dafür einzusetzen , dass die Erhaltung des Personenverkehrs auf der Hauensteinlinie gewährleistet bleibt und nicht in der Politik in Frage gestellt wird. Wenn es Möglichkeiten gibt, in Projekten etwas zur Förderung der Attraktivität unserer Bahnlinie beizutragen, versuchen wir diese wahrzunehmen, wobei aber unsere Recourcen beschränkt sind.

Mai 2011

K.Ehrsam