



Fakten zur asm-Bahnsanierung in Aarwangen

Stand Januar 2022

Die Aare Seeland mobil AG (asm) ist Projektpartnerin der Verkehrssanierung Aarwangen. Diese Partnerschaft macht es möglich, Synergien zur dringend nötigen Sanierung der Bahnanlagen zu nutzen. Die asm ist für die Region unentbehrlich. Jährlich nutzen im Schnitt 1.6 Mio. Fahrgäste die Bahnlinie Solothurn–Langenthal, bei der Buslinie Herzogenbuchsee–Langenthal sind es rund 730'000.

In Kürze

- Die Bahnlinie durch Aarwangen ist sanierungsbedürftig. Bahnhof, Haltestellen, Bahnübergänge und Gleisführung müssen sicherer und barrierefrei gestaltet werden.
- Wegen der geltenden Vorschriften muss die asm diese Sanierungen sowieso machen. Im Rahmen der Verkehrssanierung Aarwangen lassen sich aber Synergien nutzen.
- Die asm stellt sich auch deshalb hinter das Projekt, weil so der Strassenverkehr im Ortszentrum reduziert wird. Dies macht es einfacher, Bahn und Strasse klar zu trennen und beide sicherer zu machen.
- Der alternativ eingebrachte Vorschlag eines Bahntunnels unter dem Ortskern von Aarwangen ist aus Sicht der asm technisch kaum realisierbar und teuer. Zudem würde er das ursächliche Verkehrsproblem nicht lösen.



Die alte Bahnanlage muss sicherer und barrierefrei werden

Die gesamte technische Anlage der Bahnlinie durch Aarwangen stammt aus den 1960-er Jahren. Gleise und Fahrleitungen sind sanierungsbedürftig. Laut Vorschriften müssen zwingend folgende Mängel bei der Sicherheit behoben werden:

- Die Trennung zwischen Strasse und Bahn ist nicht umgesetzt.
- Im Zentrum von Aarwangen sind sowohl die Strassen- wie die Bahnfahrspur zu schmal.
- Im Bereich Hard sind die Abstände zwischen Bahntrasse, Gehweg und Strasse zu eng. Für eine sichere Querung braucht es zwischen Strasse und Bahn eine Mittelinsel als Wartebereich.
- Die Bahnübergänge müssen mit Schranken gesichert werden.
- Bahnhof und Haltestellen müssen barrierefrei sein.

Eine Sanierung bringt neben besseren Platzverhältnissen auch eine Kurven-Streckung und damit mehr Pünktlichkeit für die Bahn.

In Kombination können Synergien genutzt werden

Die enge Verbindung der Bahnsanierung mit der Verkehrssanierung Aarwangen bringt mehrere Vorteile:

1. Auto-, Bahn-, Velo- und Fuss-Verkehr können in einer Gesamtsicht aufeinander abgestimmt werden.
2. Es ergeben sich beim Bahnhof Aarwangen wegen des gleichzeitigen Baus finanzielle Synergien in der Höhe von schätzungsweise 3 Mio. Franken.
3. Weil die Umfahrung den Verkehr im Ortszentrum von Aarwangen reduziert, kann der zusätzliche Platzbedarf der Bahn in Aarwangen besser im vorhandenen Strassenraum kompensiert werden. Ohne Umfahrung wäre der Landbedarf grösser, wenn für den Fuss- und Veloverkehr die gleiche Sicherheit geboten werden soll, wie sie im Umfahrungsprojekt vorgesehen ist.

Eine Bahn-Untertunnelung von Aarwangen löst das Problem nicht

Ende Januar 2021 lancierten die Bernischen Grünen und Grünliberalen zusammen mit dem VCS Bern die Idee eines ca. 1.1 Kilometer langen Bahntunnels vom Schloss Aarwangen bis in das Gebiet Hard. Die Initianten möchten die Umfahrung auf diese Weise überflüssig machen und schätzen die Kosten alleine für den Tunnel etwa gleich hoch wie die Kosten des vorliegenden Gesamt-Sanierungsprojektes.

Die asm hat die Idee überprüft, zweifelt jedoch aus folgenden Gründen an der Machbarkeit:

- Der Baugrund müsste genauer untersucht werden.
- Der Bau unter Verkehr wäre aufwändig und teuer.
- Ob das vorgeschlagene Tunnelportal beim Schloss Aarwangen bewilligt würde, ist fraglich, da Schloss und Schürhof Aarwangen im Bundesinventar (ISOS) als schützenswertes Ortsbild eingetragen sind.
- Die asm schätzt die Kosten eines Tunnels höher als die Kosten des vorliegenden Gesamt-Projekts.
- Im Antwortschreiben an die Initianten bilanziert der Regierungsrat des Kantons Bern, dass ein Bahntunnel Aarwangen nicht vom Strassenverkehr entlastet und damit das eigentliche Problem nicht löst.
- Die Finanzierung eines Bahntunnels ist nicht gesichert.