

Referat von Herrn Christian Aebi, Vorsteher des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern an der Mitgliederversammlung vom 8. Juni 2024

Das äusserst informative Referat von Herrn Aebi behandelte mehrere Themenkreise, für die die Inhalte untenstehend zusammengefasst sind.

Regionalverkehr Spiez – Interlaken

Nach heftigen Diskussionen beschloss der Grosse Rat 2017, den Regionalverkehr Spiez – Interlaken ab Dezember 2018 auf Busbetrieb umzustellen. Anstelle der bisherigen Regionalzüge verkehren seither Regional-Express-Züge (RE) ohne Halt von Spiez bis Interlaken West, so dass weiterhin alle halbe Stunde eine schnelle Fahrmöglichkeit zwischen Bern und Interlaken besteht.

Aufgrund der häufigen Staus auf der Strasse waren starke Bedenken zur Betriebsqualität des Busbetriebs geäussert worden, weshalb der Kanton eine Auswertung der Betriebsqualität und der Fahrgastzahlen vornahm. Die wichtigsten Ergebnisse:

- Die Anschlussgewährleistung in Spiez war 2019 und 2020 beim Busbetrieb besser als beim parallelen Bahnbetrieb. Grund dafür ist, dass Busse keine Kreuzungen abwarten müssen und deshalb keine Verspätungen von einer Richtung auf die andere übertragen werden.
- Die Fahrgastzahlen haben von 2019 auf 2023 in Leissigen um 24% und in Därligen um 34% zugenommen.

Infolgedessen wurde beschlossen, den Busbetrieb beizubehalten. Die Linie soll ab 2026 mit Elektrobussen betrieben werden.

Ausbau des Knotens Bern

Bis ca. 2040 steht dem Knoten Bern eine intensive Bautätigkeit bevor, die nicht ohne Auswirkungen auf den Betrieb bleiben kann. Deswegen wurden in den letzten Jahren auf den Normalspurstrecken einige an sich mögliche neue Angebote nicht eingeführt, da sie ab ca. 2025 wieder hätten eingestellt werden müssen. Im Endergebnis werden alle wichtigen Verzweigungen des Knotens Bern konfliktfrei sein.

Bis jetzt ausgeführt wurden die Entflechtung Wylerfeld sowie die Abstellanlage Bümpliz Süd als Voraussetzung für die Entflechtung Holligen. Bis 2029 im Bau ist das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» mit einem neuen RBS-Bahnhof unter den SBB-Gleisen und mehr Platz für die Fahrgäste dank einer neuen Unterführung zum Hirschengraben.

Die grössten Brocken für die nächsten 15 Jahre, von West nach Ost:

- Haltestelle Europaplatz Nord mit einer Unterführung, die sämtliche Haltestellen am Europaplatz erschliesst und verbindet
- Entflechtung Holligen, ein einspuriger Tunnel ähnlich der Entflechtung Wylerfeld
- Abstellanlage Aebimatte und Umbau des Westkopfs des Bahnhofs Bern bei den Gleisen 10 bis 13

- Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermundigen, die über die Verbindungslinie vom Lötschberg Richtung Olten fahrenden Güterzüge sollen konfliktfrei aus der Strecke Thun – Bern ausfädeln
- Umbau des Bahnhofs Ostermundigen zur öV-Drehscheibe
- Entflechtung Gümligen Süd, die Strecke nach Konolfingen – Luzern soll konfliktfrei aus der Strecke Bern – Thun ausfädeln
- Umbau des Bahnhofs Münsingen, u.a. für ein Wendgleis für den Viertelstundentakt der S1.

Alle diese Arbeiten werden mehr oder weniger gleichzeitig durchgeführt! Die wichtigsten Auswirkungen auf den Betrieb betreffen den Raum Holligen/Europaplatz und die Strecke Bern – Thun:

- Entfall der S51 mit Teilersatz durch einen Halt des IR66 in Brünnen
- Anpassungen bei den S4, S44 und S6 (noch in Untersuchung)
- Fahrzeitverlängerung Bern – Thun um 2 Minuten sowohl im Fernverkehr als auch für die S1. Die Fernverkehrsanschlüsse in Bern, Interlaken und Visp werden entsprechend knapper
- Beschränkung der Anzahl Zusatzzüge zwischen Bern und Interlaken/Visp.

Die in den letzten Jahren ausgearbeiteten Lösungen für den Bauablauf haben den Vorteil, dass das heutige Angebot im Wesentlichen aufrechterhalten werden kann, und den Nachteil, dass die Bauarbeiten und die daraus resultierenden Einschränkungen wie Einspur-Abschnitte sehr lange dauern.

Angebot 2040

Die oben genannten Bauarbeiten sind Voraussetzungen für die ab 2040 vorgesehenen Angebotsausbauten in der Region Bern, die eigentlich zum Ausbauschnitt 2035 gehören.

Fernverkehr:

- Viertelstundentakt Bern – Zürich
- Halbstundentakt Bern – Zofingen – Luzern
- Halbstundentakt Bern – Neuchâtel
- Halbstundentakt Bern – Interlaken und Bern – Brig ohne Umsteigen
- Viertelstundentakt Bern – Fribourg mit halbstündlicher Weiterfahrt nach Bulle – Broc

Regionalverkehr:

- Viertelstundentakt Flamatt – Münsingen (S1)
- Viertelstundentakt Bern – Niederscherli (S6)
- Viertelstundentakt Bern – Burgdorf (IR und S44)
- Viertelstundentakt Bern – Spiez (IC und RE)
- Halbstundentakt Bern – Frutigen

Güterverkehr: Hier werden insbesondere die Kapazitäten auf der Lötschberg Achse und am Jurafuss erhöht.

Diese Angebote sind jedoch noch nicht als definitiv zu betrachten. Unter anderem wegen dem Verzicht der SBB auf die Wank Kompensation, der Einsicht, dass mit stark steigenden Fahrgastzahlen die Fahrgäste in den Bahnhöfen mehr Platz benötigen und dem Bedürfnis nach robusteren Fahrplänen muss das Angebot 2040 landesweit überarbeitet werden. Der Bundesrat

wird 2026 dem Parlament eine Botschaft vorlegen, in der auf das Angebot 2040 eingegangen und fünf anstehende Grossprojekte geprüft werden:

- Direktverbindung Aarau – Zürich
- Durchgangsbahnhof Luzern
- Herzstück Basel
- Beschleunigung Lausanne – Bern
- Beschleunigung Winterthur – St. Gallen.

Am Schluss stellte uns Herr Aebi die Studie über die S-Bahn Bern 2040 vor.

- [S-Bahn Bern 2040, Schlussbericht, April 2022](#)