

## **22.11.2001 Im Dezember 2004 erfährt die S-Bahn Bern grosse Änderungen**

**aid. Die Eröffnung der Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist im Dezember 2004 bringt einen Qualitätssprung im schweizerischen Schienen-Fernverkehr. Die 1. Etappe von Bahn 2000 verkürzt die Reisezeiten und bedeutet für die Reisenden im Bahnhof Bern neue Abfahrtszeiten: Die InterCity-Züge werden zu den Minuten .00 und .30 die Anschlüsse untereinander sicherstellen. Dazwischen entstehen Freiräume, welche für den S-Bahn-Verkehr genutzt werden sollen. Kein leichtes Unterfangen angesichts der zahlreichen Ausbauwünsche, der begrenzten Kapazitäten im Bahnhof Bern und auf wichtigen Bahnstrecken, des engen finanziellen Rahmens und nicht zuletzt der knappen Zeit.**

Wenn Mitte Dezember 2004 die ersten InterCity-Züge über die Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten nach Bern fahren, beginnt in Bern nicht bloss ein neues Zeitalter im Eisenbahn-Fernverkehr. Die Ziele des Kantons Bern sind auch im S-Bahn-Bereich hoch gesteckt: Damit die Fahrzeit von einer knappen Stunde zwischen der Bundesstadt und Zürich bzw. Basel sich in einer Senkung der Gesamtreisezeit auswirkt, sollen Qualität und Quantität der S-Bahn Bern gezielt erhöht und besser auf die Anforderungen der Kundschaft ausgerichtet werden.

Die Erwartungen an die S-Bahn 2005 sind hoch und reichen von den Anliegen der Fahrgäste nach zusätzlichen Verbindungen, schlanken Anschlüssen und modernen Fahrzeugen über die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Förderung umweltgerechter Mobilitätsformen bis zu den finanziellen Vorgaben des Kantons Bern als dem wichtigsten Besteller des S-Bahn-Angebots. Die starken Interessen der öffentlichen Hand gaben denn auch Anlass zu einer Projektorganisation unter der Führung des Kantons Bern.

### **Ein neuer Fahrplan für die S-Bahn**

Kein S-Bahn-Zug, der nach dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 noch zur selben Zeit verkehrt wie bisher; denn die Verschiebung des Fahrplans des Fernverkehrs um eine Viertelstunde hat grosse Auswirkungen auf die Gleisbelegung in Bahnhöfen und auf den Zufahrtsstrecken.

Infolge der Symmetrie des Taktfahrplans verschieben sich mit den Abfahrtszeiten auch die Kreuzungsorte der S-Bahn-Züge unter einander, was vor allem auf den einspurigen Strecken Richtung Gürbetal, Schwarzenburg, Neuchâtel und Langnau den punktuellen Ausbau der Infrastruktur bedingt. Doppelspurabschnitte und ausgebaute Kreuzungstationen sollen zur gewünschten Fahrplanstabilität beitragen.

### **Investitionen in Strecken, Bahnhöfe und Fahrzeuge**

Während für die Endbahnhöfe der S-Bahn-Linien wie Biel, Thun und Freiburg bereits ab dem Fahrplan-wechsel vom Dezember 2004 eine sehr gute Verknüpfung zwischen S-Bahn und Fernverkehr erzielt wird, sind die Umsteigebeziehungen im Knoten Bern infolge der Kapazitätsbeschränkungen zu Beginn noch nicht für alle Fahrgäste ideal. Der Kanton Bern und die beteiligten Bahnen sind jedoch bestrebt, die Anschlüsse im Bahnhof Bern schrittweise zu optimieren.

Mit gezielten Investitionen, deren Prioritäten sich am Ziel des optimalen Nutzens für das System S-Bahn Bern orientieren, wird die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes erhöht: Es sind zahlreiche Doppelspurabschnitte geplant: z.B. Konolfingen–Zäziwil (Strecke Bern–Langnau), Bümpliz Nord–Niederbottigen (Strecke Bern–Neuchâtel) und Kehrsatz–Kehrsatz Nord (Strecke Bern–Belp). Ein Abschnitt ist bereits im Bau: Ausserholligen–Weissenbühl (Strecke Bern–Belp). Zudem werden Bahnhofanlagen verbessert, namentlich durch längere und höhere Perrons. Mit neuen Stellwerkanlagen werden u.a. die Zugfolgezeiten reduziert (z.B. Kerzers). Dank höheren Streckengeschwindigkeiten wird die Pünktlichkeit erhöht (z.B. Belp–

Kaufdorf). Das Vorhaben ist ambitiös und erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Bahnen und öffentlicher Hand.

Ein besonderes Augenmerk werden die Fahrgäste auf das Rollmaterial legen. Das Ziel aller Beteiligten ist es, ab Dezember 2004 im Grundangebot der S-Bahn Züge einzusetzen, welche über Niederflureinstiege verfügen.

### **Längerfristige Angebotsziele**

Im Dezember 2004 werden folgende Elemente realisiert:

#### **4 Durchmesserlinien:**

- S 1 Fribourg/Laupen–Bern–Münsingen–Thun
- S 2 Schwarzenburg–Bern–Langnau
- S 3 Biel–Bern–Belp–Thun
- S 4 Brünnen–Bern–Burgdorf–Langnau/Utzenstorf

#### **Halbstundentakt:**

- für die Linien S 1, S 2, S 3 und S 4 mit Anschlussknoten in Bern zu den Minuten .15 und .45
- Zusatzangebote S 11 Fribourg–Bern (ohne Halt Flamatt–Bern) und S 33 Thun–Bern (ohne Halt Belp–Bern) in Spitzenzeiten

#### **Stundentakt:**

- S 5 und S 6 Bern–Kerzers–Neuchâtel/Payerne

In weiteren Etappen werden zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht:

- Viertelstundentakt: Verdichtung im inneren Agglomerationsgürtel auf den Linienästen Belp–Bern–Münchenbuchsee sowie Brünnen–Bern–Gümligen
- Umsteigemöglichkeit: für den tangentialen Verkehr in Ausserholligen und neu Wankdorf