

REFERAT

Referent/in	Frau Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Medienkonferenz zur Eröffnung der S-Bahn Bern 2005
Datum	10. Dezember 2004
Ort	Bahnhof Bern
	<i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Stufenweise, aber stetig entwickelt und jetzt sogar mit einem Sprung in Qualität und Quantität: Die S-Bahn Bern ist eine spannende Story, ist sympathisch und eine saubere Sache, bietet Service für Sie und Sie und Sie, und sie ist die sichere Spur für den Weg zur Arbeit und in die Freizeit. Dass die Signale jetzt auf Grün stehen und wir das Zeichen zum Start geben können, dazu brauchte es Sorgfalt, absolute Spitzenleistungen und ab und zu auch einen Seiltanz ohne Netz, und es galt, viel Spannung auszuhalten! Der Schlusspunkt ist aber noch lange nicht erreicht. Sie sehen, meine sehr geehrten Damen und Herren, das S in der S-Bahn steht für vieles!

Es erfüllt mich deshalb mit grosser Freude, Ihnen heute die Inbetriebnahme der S-Bahn Bern 2005 am 12.12.2004 ankündigen zu können. Es ist für uns im Kanton Bern, vor allem für die Kundschaft des öffentlichen Verkehrs, aber auch für die Behörden und die beteiligten Transportunternehmen, ein äusserst wichtiges Ereignis und ein Meilenstein im öffentlichen Verkehr.

Die S-Bahn Bern hat schon eine längere Geschichte hinter sich. 1987 wurden die ersten zaghaften Versuche gestartet. Als Regio-Blitz verkehrten Züge von Freiburg und Laupen via Bern nach Münsingen – Thun. Das Angebot war noch recht mager, der Halbstundentakt beschränkte sich auf die Hauptverkehrszeiten.

Der eigentliche Startschuss für ein S-Bahn-System in der Region Bern war der Grossratsbeschluss vom 22. Januar 1991. Die Regierung wurde sinngemäss beauftragt,

- **Durchmesserlinien** auf dem Normalspurnetz einzurichten
- Das Angebot zum **Halbstundentakt** zu verdichten
- Die **Planungs- und Projektierungsarbeiten für Infrastruktur und Betrieb** zu veranlassen
- **Flankierende Massnahmen zur Umlagerung** des privaten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr vorzuschlagen
- Bei Publikumsanlagen und dem Rollmaterial die **Bedürfnisse der Behinderten** zu berücksichtigen.

Aufgrund dieses Grossratsbeschlusses wurde die S-Bahn in verschiedenen Etappen aufgebaut: Die wichtigsten Meilensteine waren:

- 1995 wird die S2 Schwarzenburg-Bern-Langnau in Betrieb genommen. Auf der S1 Flammatt – Bern – Münsingen – Thun wird tagsüber der durchgehende ½-Stunden-Takt eingeführt
- 1998 folgt dann die Inbetriebnahme der S11 Freiburg – Bern, der S3/S33 Thun – Belp – Bern – Biel, der S4/S44 Bümpliz Nord – Bern – Burgdorf – Langnau/Huttwil, der S5/S51/S55 Neuenburg/Avenches – Kerzers – Bern und des Vorortsverkehr Bümpliz Nord – Bern.
- 1999 kommt die S22 Bern – Konolfingen dazu

In den Jahren 1999-2003 konnten die Angebote kontinuierlich durch weitere Verdichtungen zum ½-Stunden-Takt der entsprechenden Nachfrage angepasst werden. Noch vor dem Jahr 2000 wurde ersichtlich, dass durch die Fahrplangestaltung von Bahn 2000, 1. Etappe, eine völlig neue Ausgangssituation entstehen würde. Es war offensichtlich, dass das bisherige Fahrplansystem der S-Bahn Bern vollständig neu konzipiert werden musste. Die Fahrpläne mussten zwingend an diejenigen des Fernverkehrs angepasst werden. Vor allem bei Einspurstrecken zeigte sich bald, dass beträchtliche Investitionen nötig waren; denn die Kreuzungspunkte der Züge mussten verschoben werden. Das Infrastrukturnetz erlaubte es nicht, solche Anpassungen aufzufangen. Die S-Bahn Bern war immer ein schmal geschneidertes Korsett.

Anfang 2000 hat der Kanton als federführende Behörde deshalb eine Projektorganisation zusammen mit den Partnern SBB, BLS, RM und RBS ins Leben gerufen. Das Ziel war, bis zum 12. Dezember 2004 eine umfassende Erneuerung der S-Bahn Bern zu realisieren. Eine sehr herausfordernde Aufgabe; denn die Aufgabenfelder umfassten alle Komponenten des öffentlichen Verkehrs:

1. eine komplett neue **Fahrplangestaltung** mit durchwegs geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten
2. **Angebotsverdichtungen** mit durchgehendem Halbstundentakt
3. Rund 60 Baustellen, um die **Infrastruktur** anzupassen. Die Projektliste umfasste Grossprojekte wie die Station Wankdorf, dazu zahlreiche Doppelspurabschnitte, und nicht zuletzt Perronanpassungen, um den Zugang auch für Behinderte zu gewährleisten
4. Neues oder total revidiertes **Rollmaterial**. Mit ganz wenigen Ausnahmen verkehren S-Bahn-Züge mit einem Niederfluranteil
5. Eine vereinheitlichte **Fahrgastinformation** in den S-Bahn-Zügen und den Haltestellen. In der Regel werden Informationen (wie z.B. Haltestellenansagen) akustisch und visuell durchgegeben.
6. Ein neues auf einer durchgehenden Logik aufgebautes **Nummerierungssystem** für die S-Bahn und die Zubringerbuslinien.
7. Verbesserte **Zugänge** zur Bahn. Dazu gehören Wegweisung, Stationsbeschilderung und die Erweiterung von Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen
8. Einen einheitlichen **Marktauftritt** der Betreiber BLS, RM und RBS unter dem Label „S-Bahn Bern“. Denn unsere Kundschaft soll unabhängig davon, auf welcher Linie sie reist, wissen, was sie an der S-Bahn hat. Die S-Bahn ist ein Gesamtsystem. Dass verschiedene Partner es betreiben, ist sekundär.

Zusätzlich zu diesem anspruchsvollen Vorhaben ändert noch etwas: Gleichzeitig mit der S-Bahn Bern 2005 wird der **integrale Tarifverbund „Libero“** eingeführt. Er umfasst die Regionen Bern, Solothurn, Emmental und Ob- und Nidwalden. Mit dem Libero wird die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel merklich vereinfacht – ein Schlüsselpunkt, wenn es darum geht, das System des öffentlichen Verkehrs attraktiv zu machen!

Sie sehen daraus, dass die S-Bahn Bern grundlegend und in allen Bereichen neu gestaltet wird. Am 12. Dezember 2004 gibt es einen Qualitätssprung, nicht nur beim Fernverkehr, sondern in besonderem Mass auch bei der S-Bahn Bern. Es ist klar, dass die zahlreichen Infrastrukturausbauten, die Erneuerung des Rollmaterials und die Verbesserungen bei der Logistik finanziert werden mussten. Dies war nur möglich dank dem Einsatz von Eigenleistungen der Transportunternehmen und Beiträgen der öffentlichen Hand. Im Infrastrukturbereich konnte der Kanton Bern auf den Rahmenkredit 2001-2004 zurückgreifen.

Um die zukünftig etwas erhöhten Betriebsabgeltungen zu finanzieren, hat der Grosse Rat in der Februarsession 2004 dem Angebotsbeschluss 2005-2008 zugestimmt. Trotz der ungünstigen Finanzlage hat sich die Politik zum öffentlichen Verkehr bekannt und etwas mehr Geld als im Budget und Finanzplan vorgesehen bewilligt. Im Weiteren hat auch der Bund seine Beiträge für den Regionalverkehr erhöht, was ich bestens verdanke.

Dabei gilt es schon heute festzuhalten: Trotz dem gewaltigen Sprung, den wir auf den 12.12.04 hin machen, bleiben noch einige wichtige Forderungen offen. Insbesondere sind nicht alle Anschlüsse in Bern zufrieden stellend. Ebenso können auch nach dem 12. Dezember Leistungsengpässe entstehen. Wir haben deshalb nicht im Sinn, ab 2005 die Hände in den Schoss zu legen. Im Gegenteil: Bereits anfangs dieses Jahres wurde eine neue Projektorganisation mit der Weiterentwicklung der S-Bahn Bern beauftragt. Primäres Ziel ist, noch vorhandene Unzulänglichkeiten in der Fahrplangestaltung auszumerzen und weitere Angebotsverbesserungen ins Auge zu fassen. Im Vordergrund stehen dabei die Einführung des ¼-Stunden-Taktes in Spitzenzeiten auf den Teilstrecken Brünnen – Bern – Münsingen und Belp – Bern – Münchenbuchsee. Erste Ergebnisse für diese weitere Teilergänzung der S-Bahn Bern sind Mitte 2005 zu erwarten.

Dass mittlerweile die finanziellen Zeichen für die Zukunft sowohl beim Kanton wie beim Bund auf Sturm stehen (ein S für die S-Bahn, das nicht ganz den andern entspricht!), stimmt mich deshalb umso nachdenklicher. Mit dem Entlastungsprogramm signalisiert der Bund eine Kehrtwende gegenüber der bisherigen Verkehrspolitik, obwohl der öffentliche Verkehr auf eine kontinuierliche Entwicklung angewiesen ist. In unserem Kanton bereitet mir die Steuerinitiative grösste Sorgen. Eine Annahme hätte dramatische Folgen für den öffentlichen Verkehr – sie würde die Streichung zahlreicher Bus-, aber auch einiger Bahnlinien bedeuten.

Doch zurück zum heutigen Festtag. Ich danke allen am Projekt beteiligten Personen für ihren eindrücklichen Einsatz. Insgesamt waren mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kantons, der regionalen Verkehrskonferenzen, vieler Gemeinden sowie der Transportunternehmen SBB, BLS, RM, RBS, Postauto und BERNMOBIL am Projekt beteiligt. Ein besonderes Dankeschön geht an die Vorsitzende der Projektoberleitung, Frau Renate Amstutz, den Projektmanager und seinen Assistenten, die Herren Hans-Ruedi Obrist und Stefan Suter sowie an alle Teilprojektleiter. Es war eine Riesenleistung, alle Teilprojekte termingerecht zum Abschluss zu bringen, und ich gratuliere allen Beteiligten zu diesem eindrücklichen Erfolg. Ich bin überzeugt, dass die Kundinnen und Kunden das bessere Angebot noch häufiger nutzen werden und damit vom Markt her ein Zeichen für den öffentlichen Verkehr setzen! Deshalb hier ein letztes S: Steigen Sie ein!