

Bern, 12. Januar 2006



Sektion Espace Mittelland

Aldo Hänni, Präsident
Böcklinstrasse 13

3006 Bern

Tel. 031 352 83 46
Mobile 079 327 58 56
E-Mail haenni.aldo@hispeed.ch

Bau-, Verkehrs- und Energie-
Direktion des Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr
Reiterstrasse 11

3001 **Bern**

Fachkonsultation

Weiterentwicklung S-Bahn Bern, 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur)

Sehr geehrter Herr von Känel, sehr geehrter Herr Kirsch, sehr geehrte Damen und Herren

Für die zugestellten Unterlagen und die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Gerne benützen wir die Gelegenheit zur Mitwirkung. Wir danken Ihnen und den Verfassern für die geleistete Arbeit, die umfangreichen Recherchen zum bisher erreichten Stand der S-Bahn Bern sowie für die erarbeiteten Ergänzungsvorschläge.

Wir nehmen zu Ihrem Bericht wie folgt Stellung:

Gesamteindruck

Wir sind uns der schwierigen, widersprüchlichen Randbedingungen, welche sich für den geplanten und aufgrund der erfreulichen Nachfrage auch nötigen Ausbau der Berner S-Bahn stellen, vollauf bewusst. Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels bringt erheblich gesteigerte Bedürfnisse für den Güter- und Fernverkehr auch in der Region Bern. Bekanntlich liegen aber nur sehr beschränkte finanzielle Mittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur und des öV-Angebots zur Verfügung. Als Folge davon sind Prioritätensetzungen zwischen Nah- und Fern-, Güter- und Personenverkehr, vor allem bei der Festlegung der Fahrplan-Trassees, unvermeidlich.

Dennoch sind wir der Ansicht, dass man sich bei den Lösungsvorschlägen zu fest von angeblichen betrieblichen Vorteilen und zu wenig von den Kundenbedürfnissen leiten liess. Die ursprüngliche **Kernidee** der Berner S-Bahn, nämlich die Verknüpfung der verschiedenen regionalen Radiallinien zu möglichst vielen, nachfrageorientierten **Durchmesserlinien** ("City-Schiene"), kommt mit den vorgeschlagenen Angebotsmodulen nicht mehr genügend zum Tragen. Ausserdem erfolgen die Änderungen der Durchmesserlinien mit der 1. Teilergänzung nicht so, dass sie bei den weiteren angedachten Ausbausritten bestehen bleiben könnten. Es ist aber nicht im Sinne der Bahnbenützenden, sich immer wieder auf neue Linien-Konzepte einstellen zu müssen.

Aus den Unterlagen geht leider auch nicht hervor, ob auch für das Meterspur- und Busnetz analoge Studien für Teilerganzungen vorgesehen oder in Arbeit sind.

Konkret haben wir folgende *Fragen bzw. Änderungsvorschläge*:

1. Weshalb ist es bei den einen S-Bahn-Linien wichtiger, gute Anschlüsse an den Fernverkehr zu haben (Schwarzenburg-Bern), während bei den anderen die Anschlüsse unter den verschiedenen S-Bahn-Linien oder die direkte Erreichbarkeit der städtischen ESP Ausserholligen und Wankdorf (Thun-Belp-Bern-Lyss-Biel) im Vordergrund stehen?
2. Wie attraktiv sind die zum Teil sehr kurzen S-Bahn Linien S2, S22 und S51 für die Fahrgäste? Die Erfahrungen andernorts zeigen, dass sich dies auf die Nachfrage negativ auswirkt.
3. Stellen sich bei der teilweisen Rückkehr zu S-Bahn-Linien, welche im Berner HB beginnen bzw. enden, nicht neue bzw. altbekannte betriebliche Probleme, weil sich dadurch die Aufenthaltszeiten verlängern (Fuhrerstandswechsel, mehr Ein- und Aussteigende) - mit negativen Folgen für die Gleisbelegung und die Kapazität an dieser sehr empfindlichen Stelle im Bahnnetz? Es sei dazu vermerkt, dass man bei der Eröffnung des Zürcher Bahnhofs Museumsstrasse 1990 die Kapazität des Zürcher HB's mit bloss vier, aber eben durchgehenden Gleisen glattweg verdoppeln konnte!
4. Wurden Alternativ-Vorschläge zu diesem Angebotskonzept mit faktisch nur noch 2 Durchmesserlinien geprüft? Beispielsweise eine alternierende Weiterführung der S-Bahn-Züge Biel-Bern nach Belp-Thun **und** nach Schwarzenburg? Oder das Konzept von Halbdurchmesserlinien, welche beispielsweise zwischen Köniz und Gümligen verkehren?
5. Ergibt sich aus den suboptimalen Verhältnissen, welche die Vorschläge der 1. Teilerganzungen sowohl kundenseitig als auch betrieblich mit sich bringen, nicht die Schlussfolgerung, dass es mittel- bis langfristig nur dann befriedigende Lösungen im Sinne einer **wirklichen Berner S-Bahn** gibt, wenn man in den sauren Apfel einer grösseren Investition in die Bahn-Infrastruktur westlich wie östlich des Berner HB's beisst? Konkret sind dies je eine uberwerfung beidseits der Perrons (westlich des Donnerbuhl-Tunnels sowie westlich der Station Wankdorf) um niveaugleiche Kreuzungen von einander entgegenkommenden Zügen aller Art ein- für allemal zu vermeiden (siehe beiliegender Konzept-Vorschlag). Welche S-Bahn-Äste miteinander verknüpft werden und welche Umsteigebeziehungen man priorisiert, hängt dann primär von der Zahl der Perronkanten, den Fahrplangegebenheiten und der Nachfrage ab, aber nicht mehr von der Bahn-Infrastruktur.
6. Welche konkreten Massnahmen sind für die vorgeschlagene Teilergänzung für die einzelnen Bahnhöfe vorgesehen? Wird nun dem Grundsatz, mittel- bis langfristig alle S-Bahn-Stationen mit einer Perronlange von mindestens 220 Metern und einer einheitlichen Perronhohe von 55 cm zu versehen, konsequent nachgelebt? Bleiben also die kürzlich umgebauten, **nicht** auf diese Perronhohe ausgerichteten Bahnhöfe Ins und Gümligen Ausnahmen? Wohl ergibt sich dafür wiederum ein erheblicher Finanzbedarf, doch hat die Umsetzung dieser Idee unter dem Strich erhebliche Einsparungen zur Folge: Beschleunigung des Fahrgastwechsels, kürzere Stationsaufenthalte, attraktivere Fahrzeiten,

Möglichkeit, zusammen mit anderen (schweizerischen) S-Bahn-Betreibern ähnliches oder gleiches Rollmaterial zu bestellen, Austauschbarkeit mit anderen S-Bahn-Betreibern, gemeinsame Wartungs- und Unterhaltskonzepte, usw.

7. Ein Detail-Wunsch betrifft die Ausstattung aller S-Bahn-Perrons mit genügend langen Dächern. Dies ist zwar keine billige, aber eine günstige Lösung, weil sie einem schnellen Fahrgastwechsel auch bei ungünstiger Witterung dient, also Verspätungen und damit Betriebskosten sparen hilft, die Schneeräumung vereinfacht, die Kundinnen und Kunden bei jeder Witterung vor dem temporären Wechsel zum Individualverkehr abhält und dem öV zu einem guten Image verhilft.
8. Mit welchem Rollmaterial soll das teilergänzte Berner S-Bahn-Netz betrieben werden. Sind die Kosten für eine allfällige Modernisierung der S-Bahn-Kompositionen in dieser Studie berücksichtigt?

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme dienen zu können.

Mit freundlichen Grüssen

Pro Bahn Schweiz
Sektion Espace Mittelland

Der Präsident

Aldo Hänni