

Ausbau ohne Milliarden

Wir sind daran gewöhnt, dass Angebotsausweitungen immer auch millionenteure Ausbauten der Infrastruktur als Voraussetzung haben. Dabei gäbe es auch Möglichkeiten der Optimierung, die ohne solche zusätzlichen Kosten auskommen. Ein solches Querdenker-Modell hat heute die IGöV Bern präsentiert.



Ausgangspunkt der Überlegungen war, dass erstens der Bahnhof Bern an seinen Limiten läuft, sowohl was die Anzahl Züge wie die Menschenmassen betrifft. Zweitens sind direkte Relationen im Kanton Bern in West-Ost-Richtung gut, in der Nord-Süd-Richtung aber kaum vorhanden. Speziell ist zum Beispiel, dass die drei grössten Städte, Biel, Bern und Thun, nicht direkt miteinander verbunden sind, sondern immer ein Umsteigen benötigen. Und drittens sind es im Moment vor allem die Ortschaften rund um die Zentren, welche bevölkerungsmässig wie arbeitsplatzmässig am meisten wachsen.

Hier setzt die bestechende Idee einer direkten Verbindung mit einem RE von Thun nach Biel ohne Umsteigen und ohne Belastung des Hauptbahnhofs Bern ein. Der angedachte RE, primär für Pendlerbedürfnisse gedacht, muss Thun, Münsingen, Gümligen, Ostermundigen, Zollikofen, Lyss und Biel bedienen. Dazu gibt es die bisher nur von Güterzügen benützte Schlaufe von Ostermundigen nach Zollikofen, die ohne zusätzliche Ausbauten auch für einzelne Personenzüge befahrbar ist.

Diese schnelle Berner Bahntangente – die man witzigerweise mit SBB abkürzen könnte – kann also schnell umgesetzt werden. Dazu braucht es die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern nicht; diese sollte ja bis 2025 kommen, wird aber frühestens fünf Jahre später Realität. Die Pendlerströme wachsen auch schon vorher, also muss etwas passieren, das einerseits einer rechten Anzahl bisheriger Pendler das Leben leichter macht und andererseits einen Beitrag zur Veränderung des Modalsplits zwischen Auto und Bahn leistet.

Denn es geht ja nicht nur um die in den oben aufgeführten Ortschaften ansässigen Personen, die in eine der andern zur Arbeit pendeln. Alle Ortschaften sind bereits heute erstklassig durch Buslinien sowie im Fall von Gümligen und Zollikofen auch mit den Zügen des RBS verbunden. Eine Schätzung der IGöV geht von rund 1'200 Pendlern pro Tag aus. Dies würde auch helfen, die zwei meistfrequentierten S-Bahn Linien zu entlasten. Das sind die S3/S31 Bern-Lyss-Biel mit 12'900 Reisenden pro Tag sowie die S1 Bern-Münsingen-Thun mit 11'500.

In einem ersten Schritt zuhanden des Regierungsrates sowie des Grossen Rates werden für den Angebotsbeschluss 2022-2025 folgende Züge vorgeschlagen: Biel ab 06.07/07.07/16.07/17.07 und Thun ab entsprechend 06.11/07.11/16.11/17.11 mit einer Reisezeit von je 42 Minuten für die ganze Strecke, gegenüber heute 60 Minuten und einmal Umsteigen. Sollte das Angebot schon vorher umgesetzt werden können, umso besser. Aber auch eine Verbindung Biel-Burgdorf, mit Umsteigen in Zollikofen, würde mit diesem Angebot nur noch 36 statt der heutigen 49 Minuten benötigen.

In diesem Beitrag fehlen bewusst die weiteren Szenarien für eine mittelfristige Zukunft. Weiterführende Informationen finden sich aber in der Studie des IGöV Bern, abrufbar auf der **Startseite**.

(Text: A. Theiler, 17.05.2019; Bild: IGöV)