

## 100 Jahre Eisenbahnverbindung Solothurn-Bern

### Ein kurzer Überblick über die Geschichte



Mit einem geschmückten Eröffnungszug feierte die Eisenbahnverbindung Solothurn-Bern am 9. April 1916 ihre Eröffnung. Bis 1924 mussten Fahrgäste noch in Zollikofen umsteigen, um nach Bern zu gelangen. Dann fuhren die damals noch grünen Züge fünfzig Jahre lang von Solothurn direkt auf den Bahnhofplatz, bis 1965 der neue unterirdische RBS-Bahnhof Bern eröffnet wurde.

### Entstanden aus einem Kompromiss

Vorausgegangen war eines der eigentümlichsten Kapitel Schweizer Eisenbahngeschichte. Nach Jahrzehnten der teils heftigen Verhandlungen zwischen Bern und Solothurn, brauchte es 1911 einen bundesrätlich ausgehandelten Kompromiss, um das Fraubrunnenamt endlich an das Verkehrsnetz anzuschliessen. In den kommenden Jahrzehnten erlebte die Region zwischen Bern und Solothurn einen Aufschwung, der bis heute anhält.

### Ein eigenes Trasse

Ein grosser Vorteil des eher späten Baus war, dass die Elektrische Solothurn-Bern-Bahn (ESB) – wie es der Name vermuten lässt – von Anfang an elektrifiziert war und ein eigenes Trasse hatte. 1922 fusionierte die ESB mit der Elektrische Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn (BZB) zur Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) und übernahm die BZB-Bahnanlagen zwischen Worblaufen und Bern. Dort verkehrten die Züge bis zum Bau des Schanzentunnels und der



Tiefenaubrücke in den 1960er-Jahren auf der Strasse. Durch den Bau als Schmalspurbahn konnten die Gleise jeweils durch die Gemeindezentren gelegt werden. Von den kurzen Wegen profitieren Anwohnerinnen und Anwohner heute noch, Ausbauten werden dadurch aber oftmals erschwert.

### «Bahn und Bus aus einem Guss»

Nach dem zweiten Weltkrieg wuchsen die Berner Vororte rasch an. Nicht nur in der Nähe der Bahnhöfe. Die SZB beginnt ab 1966 mit dem Aufbau von Buslinien, die die Vororte erschliessen. Die Busse sollten die Fahrgäste aus den Dörfern zur Bahn bringen, Bahn und Bus sollen vom Kunden möglichst als ein einziges Verkehrsmittel wahrgenommen werden. Dazu gehörten auch gemeinsame Billette, ein abgestimmter Fahrplan und einfache Umsteigemöglichkeiten.

### Im Takt der Zeit



Der RBS und seine Vorgängerbahnen haben sich immer wieder um Neuerungen bemüht. Mit dem 1974 eingeführten Taktfahrplan (dem so genannten «Plan '74») war der RBS schweizweit das erste Transportunternehmen mit einem festen Taktfahrplan. Davon profitierten die Fahrgäste, die sich nur noch den Takt und nicht mehr komplizierte Fahrpläne merken mussten. Mit dem ersten Nachtbus-Angebot, Niederflureinstiegen bereits seit Anfang der 1990er-Jahren und Multifunktionsabteilungen blieb der RBS am Puls der Zeit. Auch die Meinung der Fahrgäste war dem

RBS seit jeher wichtig. So wurde die Abkürzung RBS und die prägende orangene Farbe in den 1980er-Jahren mittels mehrerer Umfragen von den Fahrgästen selbst ausgewählt. Diese Tradition wurde jüngst bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial wieder belebt.

### Der Blick in die Zukunft

Alle Zukunftsszenarien zeigen ein Wachstum der Region und Mehrverkehr auf den RBS-Strecken. Mit dem Bau des neuen Bahnhofs und den geplanten Doppelspurausbauten auf der Linie RE/S8 macht sich der RBS bereit für die Zukunft. Eine Erneuerung der Leit- und Steuerungstechnik soll die neuen Kapazitäten optimal ausnutzen. Nach vorne blickt der RBS auch mit zeitgemässen Arbeitsmodellen und einem nachhaltigen Traktionsstrom-Energiemix aus 100 Prozent erneuerbaren Quellen.



Bilder zum Download finden Sie unter [www.rbs.ch/100jahre](http://www.rbs.ch/100jahre)