

50 Jahre RBS-Busbetrieb



**Eine Busfahrt durch fünf Jahrzehnte im Dienste der Öffentlichkeit
von Jan Dunkelmann**

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	3
2.	Der Startschuss fällt	4
3.	Bern ist nicht mehr weit	5
4.	Die wilden Sixties	5
5.	Die Einführung des Betriebskonzeptes 74 bringt neuen Wachstum	6
6.	Das goldene Zeitalter	7
6.1	Linie B	7
6.2	Linie H	7
6.3	Linie A	7
6.4	Linie SCH	8
6.5	Linie L	8
6.6	Linie I	8
6.7	Linie M2	8
7.	Die Takte werden dichter, grösser die Busse	9
7.1	1991	9
7.2	1992	9
7.3	1993	10
7.4	1994-1995	10
7.5	1996-1997	10
7.6	1998	10
7.7	1999	11
8.	Das neue Jahrhundert hält Einzug	11
9.	Hand in Hand seit 1982	15
10.	Auch nachts für unsere Kunden im Einsatz	16
11.	Wo unsere Busse ihr Zuhause haben	16
12.	Bus-Fachjargon	18
13.	Literaturverzeichnis	20

1. Vorwort

Mit fünfzig Jahren ist der Busbetrieb des Regionalverkehrs Bern-Solothurn gerade mal halb so jung wie der Bahnbetrieb. Die Freude über dieses runde Jubiläum ist indessen nicht minder gross. Vielleicht wäre der Busbetrieb ohne unsere Bahn wohl nicht, oder erst viele Jahre später entstanden. Tatsächlich ist der Busbetrieb – wie auch unsere S-Bahnen – in und um Bern verankert und für Millionen von Fahrgästen nicht mehr aus dem Alltag weg zu denken.

Von Vielen oftmals als „Dreckschleuder“ betitelt, hat der Bus gegenüber der Bahn wesentliche Vorteile. Er ist flexibel einsetzbar, bringt die Fahrgäste an Orte, welche die Bahn womöglich gar nicht, oder nur mit enormem finanziellen Aufwand erreichen könnte. Der Bus ist der Feinverteiler ab Knotenpunkten hinein in die verzweigten Quartiere. Gleichzeitig dient er als Zubringer von Fahrgästen zur Bahn. Und womit fahren unsere Fahrgäste wenn die Bahn wegen einer technischen Störung oder Gleisbaustellen ausfällt? Natürlich mit dem Autobus!

In den letzten fünfzig Jahren hat sich der Linienbus zu einem Wunderwerk der Technik weiterentwickelt. Der niedrige Einstieg an allen Türen ist heute zum Standard geworden und erlaubt selbst Mobilitätseingeschränkten Menschen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die ebenfalls zur Komfortausstattung gehörende Vollklimatisierung sorgt zu jeder Jahreszeit für angenehmes Klima und kühle Köpfe. Diese Liste liesse sich noch um viele weitere Punkte ergänzen, doch das ist eine andere Geschichte. Eines sollte jedoch nicht unerwähnt bleiben: Eine Dreckschleuder ist der Bus schon lange nicht mehr. Spätestens seit der Einführung der Abgasnorm Euro VI sorgt ein kleines „Chemiewerk“ im Heck unserer Fahrzeuge für saubere Luft im Abgasendrohr.

Fazit ist: Ohne Bahn kein Bus, ohne Bus geht aber auch nix. Bus hin, Bahn her, nur mit beiden Verkehrsträgern sind wir – der Regionalverkehr Bern-Solothurn – fit für die Zukunft. Nur wenn wir als Team zusammenarbeiten, uns gegenseitig unterstützen und pro aktiv unsere Ziele verfolgen, werden wir auch die nächsten fünfzig Jahre Erfolge feiern!

Jan Dunkelmann

2. Der Startschuss

Wir schreiben Montag den 17. Oktober 1966. Die Beatles stehen mit ihrem Song „Yellow Submarine“ auf Platz 1 der deutschen Single-Charts¹. Papst Johannes Paul I. hat ebenso Grund zur Freude, feiert er heute in Rom doch seinen 54. Geburtstag². Bei den Vereinten Nationen steht der Beitritt der beiden Staaten Lesotho und Botswana auf der Tagesordnung³, während am anderen Ende der Welt noch immer der Vietnamkrieg tobt und US-Präsident Lyndon B. Johnson deshalb zu einer Fernost-Reise aufbricht, um mit pazifischen Verbündeten der USA Möglichkeiten zur Lösung des Konflikts zu beraten. Im beschaulichen Bundes-Bern ist die Weltpolitische Lage an diesem Montag wohl wesentlich entspannter. Das Wetter ist trocken, der Himmel unbewölkt, Menschen gehen ihren Gewohnheiten nach und arbeiten fleissig für die Volkswirtschaft.

Auf der Strasse zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee tut sich an diesem Tag indessen Ungeohntes. Andreas – von allen hier in der Gemeinde nur „Buchsi-Res“ genannt⁴ – holpert auf seinem betagten Drahtesel gen Zollikofen Bahnhof, als ihm plötzlich ein strahlend neuer, in grün-beige lackierter Bus entgegenkommt und in flottem Tempo an Res vorbeirauscht. Auf der Seite prangt das Logo der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. Die Zielschildanzeige an der Front verrät, dass dieser Bus zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee pendelt. „Wie praktisch“, denkt sich Res, „itz chani düre Winter aube dr Bös näh für a Bahnhof füre u mues mer nümme d Finger abfrüre ufem Velo!“.

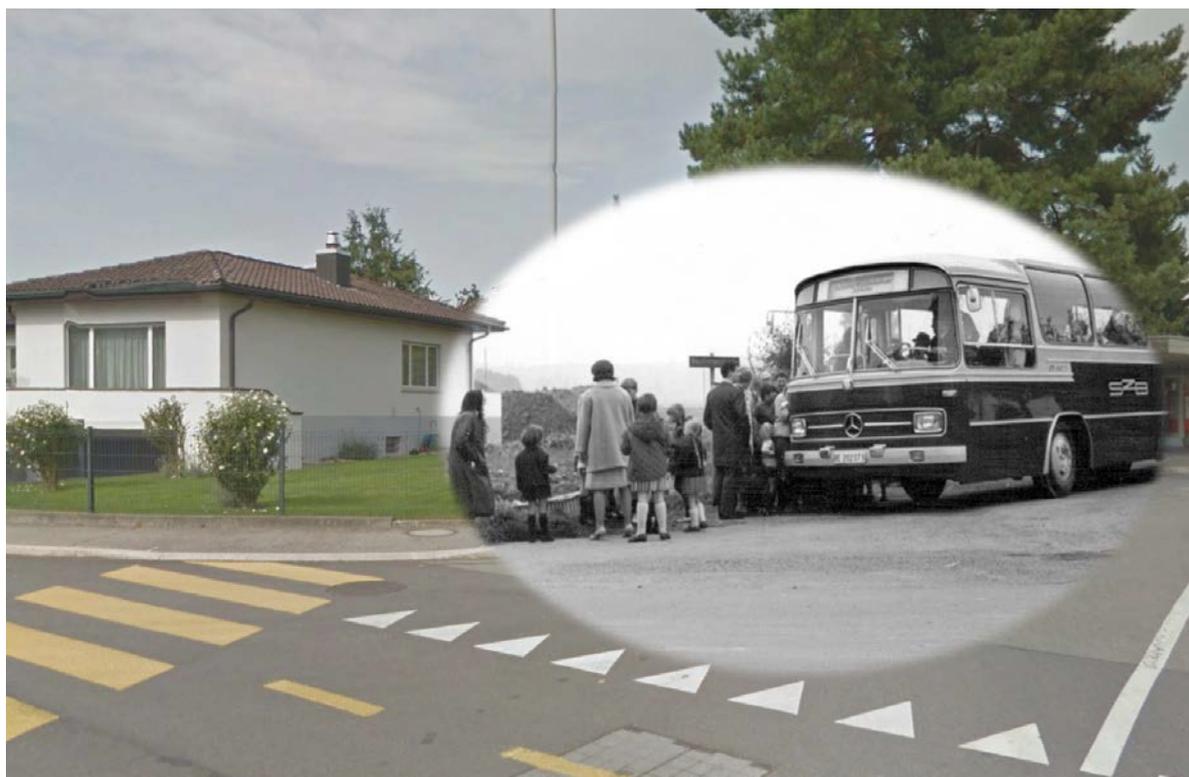


Bild 1: Fünfzig Jahre liegen zwischen diesen beiden Aufnahmen an der Haltestelle Hüsliimoos. Vieles hat sich seither verändert.

¹ <https://geboren.am/17-oktober-1966>

² <http://chroniknet.de/extra/mein-geburtstag/?datum=17.10.1966>

³ <http://dgvn-berlin.de/index.php/component/content/article/9-nicht-kategorisiert/143-mitgliedsstaaten-vn>

⁴ Hommage an Andreas Ammann, genannt „Res“. Langjähriger Kunde auf der Linie 36 zwischen Zollikofen Bahnhof und Münchenbuchsee Hüsliimoos. War stets für einen „Schwatz“ mit unseren LBC zu haben. Siehe dazu auch: <http://www.derbund.ch/bern/stadt/SurpriseVerkaeufuer-Res-Ammann-verstorben/story/14929999>

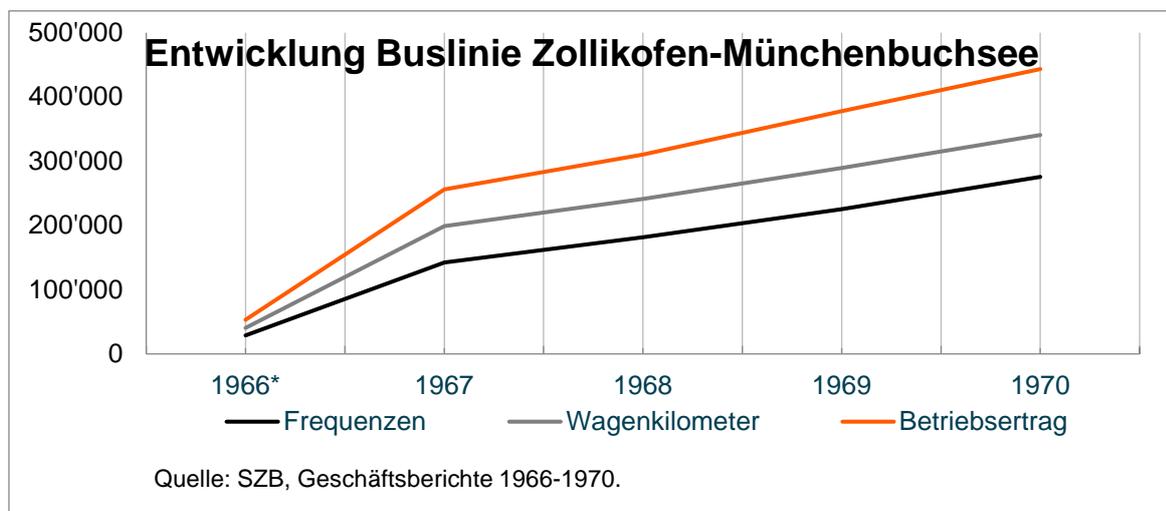
3. Bern ist nicht mehr fern

Mit der neuen Verbindung rückt die Gemeinde Münchenbuchsee ein Stück näher an die Hauptstadt heran. Der „Busergänzungsdienst Münchenbuchsee-Zollikofen – wie er im SZB-Geschäftsbericht von 1966 offiziell betitelt wird – verkehrt jeweils Werktags während der Hauptverkehrszeiten. Die Kurse sind dem starren 20-Minuten-Fahrplan der Vorortlinie Zollikofen-Bern angepasst. Auf einer Streckenlänge von 3600m werden die Haltestellen Zollikofen Bahnhof, Münchenbuchsee Waldegg, Hofwilstrasse, Kirche, Konsum und Hüslimoos bedient. Zu Beginn benützen durchschnittlich 200 Fahrgäste pro Tag das neue Angebot, bis zum Jahresende soll dieser Wert noch auf 600 Reisende am Tag ansteigen. Im Einsatz stehen ein Mercedes-Benz Stadtomnibus vom Typ O 302, sowie ein gebrauchter Saurer-Bus der Städtischen Verkehrsbetriebe Bern der zwischen 1929-1934 gebauten Serie, der im Bedarfsfall zum Einsatz gelangt. Beide Fahrzeuge gehören vorerst der Gemeinde Münchenbuchsee, wobei die Betriebsführung der SZB obliegt.

4. Die wilden Sixties?

Bereits im ersten vollen Betriebsjahr 1967 zeigen die Fahrgastzahlen nach oben. Der Busergänzungsdienst wird von der Bevölkerung geschätzt, besonders im Winterhalbjahr. Für die Gemeinde Münchenbuchsee Grund genug, den Busbetrieb für die kommenden fünf Jahre definitiv einzuführen. Sie verpflichtet sich zudem, ein allfälliges Defizit zu übernehmen. Insgesamt werden im ersten Jahr 142'330 Personen zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee befördert. Auch an anderer Stelle in der Agglomeration um Bern tun sich neue Buslinien auf. So verfügen die benachbarten Vereinigten Bern-Worb-Bahnen VBW über eine Konzession für den Betrieb mit Bussen auf der Relation Krauchthal-Bolligen. Seit der Betriebseröffnung am 29. November 1967 verkehrt jeweils ein Kurspaar am Mittwochnachmittag mit einem Privatcar der Firma Dähler aus Burgdorf. Knapp zwei Jahre darauf kommen je ein Kurspaar nach Ostermundigen und zum Friedhof in Bolligen dazu.

Zwischen Muri und Eichholz verkehrt ab dem 06. Mai 1968 ein Kleinbus der Marke Peugeot. Hierfür ist im Jahr zuvor die Genossenschaft Muri-Bus gegründet worden. Der Bus bietet 14 Fahrgästen Platz und verkehrt jeweils von Montag bis Freitag während der Spitzenzeiten und am Samstag bis 12:30 Uhr. Sinkende Erträge in den Folgejahren führen im August 1972 zur Einstellung dieser Buslinie.



5. Einführung des Betriebskonzeptes 74 bringt neues Wachstum

„Plan 74“. So heisst das neue Fahrplankonzept, welches am 26. Mai desselben Jahres zur Umsetzung gelangt. Damit fällt der Startschuss für die S-Bahn Bern. Der wesentlichste Punkt dieses Plans ist die Umleitung der VBW-Bahnlinie zwischen Ittigen und Bern. Bislang fuhren die Züge ab Ittigen via Papiermühlestrasse-Guisanplatz-Viktoriaplatz bis zum Kornhausplatz. Neu verkehren diese Züge ab Ittigen nach Worblaufen und von da über die neu erstellte Doppelspurstrecke in den unterirdischen Bahnhof der SZB in Bern. Als Ersatz für die eingestellte Bahnstrecke durch das Eyfeld und den Breitenrain, verkehrt seit dem 27. Mai 1974 die Busergänzungslinie „P“ ab Kappelisacker via Papiermühle nach Breitenrain. Die neue Buslinie macht jene zum 1. Mai 1971 eingeführten Buskurse zwischen Worblaufen und Kappelisacker überflüssig. Sie verkehrt zunächst an Werktagen zu Spitzenzeiten im Halb- und Viertelstundentakt. Bis 1979 wird die Linienführung leicht angepasst und die Fahrplanlücken am Nachmittag, sowie diejenige am Samstagmorgen werden geschlossen.

Die Buslinie zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee trägt fortan die Bezeichnung „M“ und verkehrt wie die Linie „P“ im 30/15-Minuten-Takt.

In Bolligen wächst das Angebot stetig, wenn auch nicht mit demselben Erfolg wie ihn die Linie „M“ in den vergangenen Jahren erleben durfte. Die unter der Regie der VBW betriebenen Buskurse zwischen Krauchthal-Bolligen-Ostermundigen haben 1973 eine Verlängerung der Konzession um weitere fünf Jahre erhalten. Im Mai kommen ein zweites Kurspaar von Bolligen nach Ostermundigen und die Verlängerung zum Asyl Gottesgnad in Ittigen zum bestehenden Angebot hinzu.

Am 1. Dezember 1977 nimmt in Bolligen ausserdem das Buxi (Bus-Taxi) seinen Betrieb auf. Zwischen 17 und 19 Uhr werden die Kunden im Anschluss an die im 15-Minuten-Takt eintreffenden Züge jeweils an die von ihnen gewünschte Destination geführt. Ab dem 4. Dezember 1979 werden zusätzlich Dienstag- und Freitagnachmittag vier Kurse Bolligen-Ferenberg, zwei Kurse Ferenberg-Bolligen und vier Kurspaare Friedhof Bolligen-Ostermundigen-Friedhof Bolligen angeboten.



Bild 2: Buxi in Bolligen am 1. Dezember. Der kleine VW-Bus mit der Nr.21 erwartet seine Gäste schon.

6. Das goldene Zeitalter

Seit Entstehung unseres Busbetriebes bis in die Gegenwart wurden in keinem zweiten Jahrzehnt so viele neue Buslinien in Betrieb genommen, wie dies zwischen 1980 und 1990 geschehen ist. Dieser Entwicklung entsprechend nahm das Fahrgastaufkommen innerhalb dieser zehn Jahre um unglaubliche 263 Prozent zu! Das entspricht einer Zunahme von etwa 21/3 Millionen Fahrgästen, wobei im Jahre 1990 rund 3'750'000 Reisende unsere Buslinien in Anspruch genommen haben.

Nachfolgend eine Übersicht der Entwicklung:

Eröffnung	Streckenführung	Linie
26.10.1981	Ostermundigen – Waldau – Bolligen	B
02.11.1981	Unterschollikon – Hirzenfeld	H
23.05.1982	Egghölzli – Allmendingen	A
01.11.1983	Schönbühl – Bäriswil	SCH
01.11.1985	Worb Dorf – Lindhalde	L
02.11.1987	Ortsbus Ittigen	I
07.11.1988	Ostermundigen - Gümligen	B3
07.11.1988	Krauchthal - Papiermühle	B4
29.05.1989	Erweiterung Linie B3 nach Egghölzli	A2
01.11.1990	Erweiterung Linie M nach Breitenrain	M2

6.1 Linie B

Ende Oktober 1981 tritt in Bolligen ein stark verbessertes Fahrplankonzept in Kraft. Fortan verkehren die Busse zwischen Bolligen und Ostermundigen im Halbstunden-Takt und das täglich von 06:30 bis 20:00 Uhr. Ab Bolligen wird die Linie in zwei Äste geteilt. Die Busse der Linie B1 fahren nach Habstetten, jene der Linie B2 nach Lutertal.

1988 entsteht mit der Linie B3 die Verlängerung von Ostermundigen nach Sonnenfeld. Gleichzeitig erschliessen die Kurse der Linie B4 jeweils Montag bis Freitag Ittigen (Papiermühle) mit dem Krauchthal.

6.2 Linie H

Die Busse verkehren jeweils Montag bis Freitag und zusätzlich am Samstagvormittag im 15-Minuten-Takt. Mit der Eröffnung wird das aufstrebende Hirzenfeldquartier besser erschlossen. Auch damals schon fuhren am Vormittag vier Kurse als so genannte „Einkaufskurse“ via Bernstrasse – Kreuz – Schulhausstrasse. Rund 350 Personen nutzen das Busangebot im ersten Betriebsjahr pro Tag. Die Busse wenden in Unterschollikon zunächst beim Gasthof Bären.

6.3 Linie A



Als Ersatz für die aufgehobene SBB-Haltestelle Allmendingen entsteht 1982 die Buslinie A. Sie startet in Bern Egghölzli, führt durch Muri hindurch weiter nach Allmendingen und teilweise sogar bis nach Rubigen (bis 1993). Das alte SBB-Wartehäuschen bei der heutigen Endhaltestelle „Allmendingen Käserie“ steht übrigens immer noch.

Ab 1989 verkehren vereinzelt Buskurse der Linie B von Sonnenfeld weiter über Muri bis Bern Egghölzli, wodurch zu den Spitzenzeiten ein Viertelstunden-Takt auf der Linie A in diesem Abschnitt entsteht.

6.4 Linie SCH

Die Buslinie zwischen Schönbühl (SZB) und Bärswil Brunnen entsteht als Folge des Wohngebietausbaus im Hohrain und der Feldegg.



Bild 3: Informationsschreiben an die Bevölkerung in Schönbühl zur Eröffnung der Linie SCH im Jahre 1983.

Dazu ein Ausschnitt aus dem Konzeptentwurf für die Buslinie SCH vom März 1983: „Das Wohngebiet von Schönbühl Ost [...] zählt heute 1'900 Einwohner. Im Weiteren ist der Bau von 250 Wohnungen bewilligt, so dass sich die Einwohnerzahl in kurzer Zeit auf total 2'500 bis 2'700 Personen erhöhen dürfte [...] Die ersten Häuser sind 500m, die letzten 1'500 von den Bahnstationen SBB und SZB entfernt. Gerade im hinteren Teil, d.h. in einem Bereich, von dem aus die beiden Bahnstationen in 15-20 Minuten Fussweg zu erreichen sind, werden gegenwärtig viele Wohnblöcke neu aufgestellt. Da der Fussweg sehr unattraktiv ist (z.T. entlang der viel befahrenen Hauptstrasse...) wird heute das öffentliche Verkehrsmittel verhältnismässig wenig benutzt. (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB, 1983)

Zunächst verkehren zwei unterschiedliche Fahrzeuge. Morgen und Mittag ein Kleinbus mit 11 Sitz- und 7 Stehplätzen, abends jeweils ein sogenannter Midibus mit 17 Sitz- und 12 Stehplätzen.

6.5 Linie L

Dieser Ortsbuslinie in Worb ist leider kein langer Erfolg beschert. Bereits acht Jahre nach der Eröffnung erfolgt aus finanziellen Gründen die Stilllegung durch die Gemeinde Worb

6.6 Linie I

Auch die Linie I gilt als Ortsbuslinie. Sie verbindet das Talgut-Zentrum (mit Anschluss an das Bahnnetz RBS ab Ittigen Bahnhof) mit dem Kappelisackerquartier. Anders als die Linie L, ist ihr der Erfolg auf Dauer sicher. Viele Quartierbewohner schätzen die neu gewonnene Nähe zu den Supermärkten im Talgut. Dadurch erhält die Linie I unter dem Fahrpersonal rasch den Übernamen „Husfrouä-Cher“. Zu Beginn fahren die Busse am späteren Vor- und Nachmittag, an Samstagen jeweils nur am Vormittag.

6.7 Linie M2

Mit Verlängerung der bestehenden Linie M ab Zollikofen Bahnhof via Worblaufen nach Breitenrain, wird das Liniennetz nochmals erweitert und das Berner Nordquartier besser an die Agglomeration angebunden.

7. Die Takte werden dichter, grösser die Busse

7.1 1991

Der sogenannte „Automobildienst“ des RBS (1984 haben sich die SZB und die VBW zum Regionalverkehr Bern-Solothurn zusammengeschlossen) feiert in diesem Jahr bereits sein 25. Jubiläum seit Einführung des Busergänzungsdienstes zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee. Das jüngste Mitglied unter den Buslinien, die M2 von Zollikofen nach Breitenrain, erfreut sich einer stetig wachsenden Kundschaft. Auch sonst sind die Zahlen erfreulich. So werden mit 4,2 Millionen Fahrgästen stolze 11,8 % mehr Reisende befördert als im Vorjahr. Die Zunahme an Pendlern macht auch den zeitweiligen Einsatz von grösseren Bussen auf den Linien M, P, A und B1 notwendig. Last but not least schickt der RBS seinen ersten Niederflrbus auf die Strecke.

7.2 1992

Die Linie B4 ab Papiermühle nach Krauchthal wird an die Automobilgesellschaft Burgdorf und Umgebung abgetreten. Die Konzession für diese Verbindung wird an die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn EBT (spätere RM, heute BLS) überreicht, welche auch die Betriebsleitung übernimmt. Auf der Linie P verkehren die Busse dank finanzieller Unterstützung der Gemeinde Ittigen neu im 6/9-Minutentakt, was wiederum kurze Umsteigezeiten in der Papiermühle ermöglicht und bessere Anschlüsse von Bern in das Efyfeld zur Folge hat. Durch diese Massnahmen gewinnt der Arbeitsort Efyfeld weiter an Attraktivität.

Nach wie vor drängt sich auf Grund steigender Fahrgastzahlen der Einsatz von grösseren Bussen während der Spitzenzeiten auf. Diese Tatsache wiederum macht den Ausbau der bestehenden Haltestelleninfrastruktur notwendig (z.B. grössere Wendeschleifen). Verhandlungen mit den Strasseneigentümern dazu sind in Gang. Zwei weitere Niederflrbusse tragen zur Erneuerung des Fahrzeugparks bei. Diese sind mit Katalysatoren ausgerüstet und tragen so zum Umweltschutz bei. Einige ältere Busse im Fuhrpark werden gar nachträglich mit Russfiltern ausgerüstet und fortan werden sämtliche Autobusse ausschliesslich mit schwefelarmem Diesel betrieben.

7.3 1993

Zuerst die traurige Nachricht: Die Ortsbuslinie in Worb nach der Lindhalde (Linie L) wird per Stimmbürger-Rechtsbeschluss aus Spargründen stillgelegt. Umso erfreulicher dagegen ist das zehnjährige Bestehen der Linie SCH in Schönbühl. Auch hier wird wegen steigender Frequenzen anstelle des bisherigen Midibusses fortan ein Normbus eingesetzt.

An anderer Stelle wie der Linie A und Linie B3 werden kleinere Änderungen in der Linienführung und dem Fahrplanangebot vorgenommen. So werden beispielsweise die Kurse der Linie A ab Allmendingen nach Rubigen mangels Nachfrage ersatzlos gestrichen. Dafür verkehrt die Linie B3 an Sonntagen stündlich ab Ostermundigen via Gümligen nach Egghölzli. Diese kombinierte Linienführung schafft attraktive Verbindungen zwischen Gümligen und Bern.



Auch in diesem Jahr wird der Fuhrpark um zwei neue Niederflrbusse verjüngt. Ausstehende Bauarbeiten im Raum Ostermundigen/Gümligen haben jedoch zur Folge, dass der geplante Ersatz eines Midibusses durch einen Normbus vertagt werden muss. Eines der beiden neuen Fahrzeuge wird zunächst an die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern vermietet.

Bild 3: Der neue RBS Bus mit der Nummer 5 im Einsatz bei den SVB. Dort hat der MAN-Niederflrbus die Nummer 173 erhalten und wartet bei der Trolleybus-Wendeschleife "Bümpliz" auf seine nächste Abfahrt als Eilkurs nach Bern-Bahnhof.

7.4 1994-1995

In Unterzollikofen entsteht der neue „Bärenkreisel“. Die Baustelle erfordert das entgegengesetzte Einfahren der Linie H in die Haltestelle Unterzollikofen Bahnhof. Auf der Linie P macht sich der zunehmende Individualverkehr auf der Achse Grauholz- und Papiermühlestrasse zunehmend negativ bemerkbar. In den Spitzenzeiten kommt es dadurch vermehrt zu Anschlussbrüchen an die Züge in der Papiermühle.

Allein 1994 leistet der Automobildienst des RBS rund 4'000 Kilometer auf Extrafahrten und über 9'000 Kilometer auf Bahnersatzfahrten. Der Betrieb geht insgesamt ohne nennenswerte Unfälle von statten.

Im folgenden Jahr werden erstmals alle Haltestellenfahrpläne nicht mehr in aufwendiger Handarbeit erschaffen, sondern mit dem vielerorts bewährten Fahrplanprogramm MICROBUS am Computer erstellt.

Zum 30. Oktober 1995 schliesst das neue Linienkonzept Bern Nord bisherige Lücken im Verkehrsnetz der Berner Aussenquartiere. Dabei entstehen in Zusammenarbeit mit den SVB zwei Tangentiallinien. Die Linie A fährt nun jeweils von Montag bis Freitag während der Spitzenzeiten von Allmendingen/Sonnenfeld-Muri-Egghölzli via Ostring nach Breitenrain-Papiermühle-Kappelisacker. Damit gelangen Pendler ab Allmendingen und Muri ohne Umwege zu den Arbeitsplätzen im Breitenrainquartier, während die Fahrgäste aus dem Worblental die Arbeitsplätze im Bereich Ostring und Murifeld ebenfalls direkt erreichen.

7.5 1996-1997

Die neue Tangentialverbindung entwickelt sich sehr positiv. Immer mehr Fahrgäste benützen den Abschnitt Burgernziel-Breitenrain – Tendenz zunehmend.

Das Eidgenössische Turnfest in Bern (Juni 1996) fordert den RBS besonders stark und auch während der BEA werden die zusätzlich angebotenen Extrafahrten zum Messegelände rege von der Bevölkerung genutzt.

Grossbaustellen wie das Anheben der Stauffacherbrücke (für die Doppelstockzüge der SBB) oder die „Entflechtung von Schiene und Strasse“ in Schönbühl bringen planerischen Aufwand für den Automobildienst und Unannehmlichkeiten für die Pendler mit sich. In Schönbühl bricht dadurch das Fahrgastaufkommen im Folgejahr sogar um 15 % ein.

Seit dem 20. Februar 1996 sind in den Gelenk- und Normbussen Leuchtdioden-Haltestellenanzeigen gut sichtbar an der Decke angebracht. Dadurch weiss jeder Fahrgast, wo er aussteigen muss. Ausserdem trägt das Fahrpersonal ab August Namensschilder.

Auf der Linie I kommt ein attraktiver Mini-Citybus (Kleinbus) zum Einsatz. Er verfügt über einen stufenlosen, durchgehend niederflurigen Boden und gar eine Schnellabsenkanlage (Kneeling). Angetrieben wird er von einem schadstoffarmen Benzinmotor.

1997 steht die nächste Ausschreibung für die Beschaffung von sieben neuen Bussen an. Von acht Teilnehmern werden drei Anbieter in das nähere Auswahlverfahren einbezogen und deren Produkte bei Probefahrten im Linienbetrieb gründlich getestet. Erstmals können dabei auch unsere Fahrgäste dank Umfragen indirekt beim Auswahlverfahren aktiv mitwirken.

7.6 1998

Im Herbst gelangen die sieben neuen MAN-Niederflurbusse vom Typ NL313 zum Einsatz. Erstmals sind die Busse mit einer mechanischen Rollstuhlrampe ausgerüstet, wodurch auch über 100 Kilo schwere Elektrorollstühle problemlos in den Bus gelangen. Die fünf älteren Niederflurbusse aus den Jahren 1991-1993 werden mit eben dieser Rampe nachgerüstet.

Noch immer sind die Linien A und P im Abschnitt Kappelisacker-Breitenrain vom hohen Verkehrsaufkommen und den daraus folgenden Staus geplagt. Um die Situation weiter zu entschärfen, werden dank der Mithilfe von Behörden diverse bauliche Massnahmen in der Papiermühle und dem Eyfeld getroffen. Trotzdem sind weitere Busprioritäten durch separate Busspuren oder Lichtsignalanlagen auf dieser, aber auch auf anderen Streckenabschnitten innerhalb des RBS-Busnetzes in den kommenden Jahren unumgänglich.



Bild 4: Die neuen MAN-Niederflurbusse Nr. 6-12 beim Importeur in Otelfingen. Überführt wurden die Busse allesamt in Eigenregie durch freiwillige Chauffeure des RBS.

7.7 1999

Der bisher auf dem Ittiger Ortsbus eingesetzte VW-Kleinbus gelangte zusehends an seine Kapazitätsgrenzen. Aus diesem Grund verkehrt seit November ein Mercedes-Benz Midibus vom Typ O 520 „Cito“ mit dieselelektrischem Antrieb auf den schmalen Quartierstrassen. Der Bus ist für zwei Jahre vom Hersteller gemietet. Leider befriedigt der Bus auf Grund konstruktiver Merkmale nicht ganz. Eine Alternative gibt es zu dieser Zeit auf dem Busmarkt jedoch noch nicht, weshalb in Zusammenarbeit mit dem Hersteller umfangreiche Anpassungen am Fahrzeug vorgenommen werden und der Betrieb vorerst fortgesetzt wird.

Trotz Sparkurs versucht der RBS den Fahrplan auszubauen und damit die Angebotsqualität sicher zu stellen. So werden auf den Linien B, SCH und M in den Spitzen zusätzliche Kurse gefahren und der Takt weiter verdichtet. Die Kehrseite dieses Angebotes ist der Wegfall der Haltestelle Kasernenstrasse auf der Linie M. Ferner wird Bärswil morgens nur noch alle 30 Minuten bedient und auf der Linie H wird zugunsten eines durchgehenden 15-Minutentakts das Sportzentrum Hirzenfeld nicht mehr angefahren.

8. Das neue Jahrhundert hält Einzug

In 23 Jahren nach Eröffnung des Buxi in Bolligen hat sich die Zahl der Reisenden auf rund eine Million Fahrgäste erhöht. Die Kapazität der bisher eingesetzten Midibusse genügt insbesondere in den Morgenspitzen nicht mehr aus. Deshalb kommen im November zwei Neufahrzeuge und ein Occasionsbus mit jeweils 10,5 m Länge zum Einsatz. Diese Busse bieten 50 % mehr Sitzplätze als die bisher eingesetzten Fahrzeuge. Mit der Beschaffung von weiteren vier Bussen soll bis 2002 das Ziel erreicht werden, auf dieser wichtigen Tangential- und Ortsbuslinie nur noch Niederflurbusse einzusetzen.



Bild 6: Der 2000 beschaffte RBS-Bus Nr.18 wartet in Bolligen auf seine Fahrt nach Lutertal.



Bild 7: Ebenfalls im Jahr 2000 wurde dieser MAN-Bus beschafft. Der Gebrauchtwagen fuhr vormals bei der Auto AG Liestal.

Wenige Kilometer weiter östlich in Zollikofen, bringt der 20.Juni 2001 eine weitere Veränderung auf dem Busliniennetz. Die Bahnlinie zwischen Bern und Unterzollikofen wird abends auf Busbetrieb umgestellt. Offiziell reden wir dabei über den „Bahnersatz auf der Linie Z nach 20:00 Uhr“. Damit soll das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste verbessert werden, welche nun spätabends nicht mehr an menschenleeren Bahnhöfen auf den nächsten Zug warten müssen (Stationen Tiefenau und Felsenau). Ein weiterer Aspekt sind jährliche Einsparungen von 130'000 CHF. Für den Betrieb werden zwei Gelenkbusse benötigt. Diese werden vom BSU (Busbetrieb Solothurn und Umgebung) zugemietet. Dabei handelt es sich übrigens um die ersten niederflurigen Busse dieses Typs beim RBS.

Ein Jahr später – am 15. Dezember – wird in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL die Linie 33 von Worblaufen über Zollikofen nach Bremgarten feierlich eröffnet. Der Versuchsbetrieb läuft zunächst für die kommenden drei Jahre. Das Angebot wird von den Fahrgästen geschätzt und so gehört die Linie 33 ab 2005 bereits zum kantonalen Grundangebot des öffentlichen Verkehrs.

Als weiterer Meilenstein ist das Jahr 2003 zu nennen. Sechs neue Niederflur-Gelenkbusse vom Typ Mercedes-Benz „Citaro O 530 G“ ersetzen die inzwischen angestaubten Hochflur-Gelenkbusse des Typs O 405 G des gleichnamigen Herstellers. Eines dieser zuverlässigen und robusten Fahrzeuge bleibt aus betrieblichen Gründen zwar weiterhin erhalten. Ansonsten verkehren ab diesem Zeitpunkt jedoch ausschliesslich behindertengerechte Busse auf unserem Liniennetz.

Mit dem Fahrplanwechsel zum 12.12.2004 – dem grössten in der Schweizer Bahngeschichte – werden sämtliche Linien des RBS von Buchstaben auf Zahlen umgestellt. Nachfolgend eine tabellarische Gegenüberstellung:

Bisher	Neu	Verbindung (neu)
H	34	Hirzenfeld – Unterzollikofen (ab 20:00 Uhr Hirzenfeld-Bern HB)
M/M2	36	Münchenbuchsee Hüsli Moos – Breitenrain
SCH	38	Schönbühl – Bärswil / Mattstetten
A	40	Kappelisacker – Gümligen Sonnenfeld / Allmendingen
P	41	Kappelisacker – Breitenrain
I	43	Talgut Zentrum – Kappelisacker – Talgut Zentrum (Ortsbus)
B	44	Bolligen Bahnhof – Gümligen Sonnenfeld
B3	44	Bolligen Bahnhof – Gümligen Sonnenfeld
B1	46	Bolligen Bahnhof – Habstetten Rössli
B2	47	Bolligen Bahnhof – Lutertal (später umbenannt in Mannenberg)

Kurze Zeit später folgt die schrittweise Einführung des RBL, dem Rechnergesteuerten-Betriebsleit-System. Es unterstützt das Fahrpersonal bei der Einhaltung des Fahrplans und erleichtert die Koordination und Disposition der Busse für die Betriebsleitstelle insbesondere während den Hauptverkehrszeiten.

Im Dezember 2007 wird der RBS Postautounternehmer. Mit seinem Knowhow, eigenem Personal und neuen Fahrzeugen stellt er das öffentliche Transportangebot ab den Stützpunkten Obergoldbach und Worb Dorf sicher. Auf die optimale Anbindung zwischen den Postautos und den Zügen der Linie S7 und G ab Worb Dorf und Boll-Utzen wird dabei besonders Wert gelegt. Leider findet die „gelbe Episode“ vier Jahre später auf Grund von Differenzen zwischen dem Auftraggeber und dem RBS ein jähes Ende. Von da an fahren die gelben Busse wieder unter der Eigenregie von PostAuto Schweiz.



Bild 8: Orange und Gelb vereint unter einem Dach.

Mit der Europäischen Meisterschaft im Fussball – der EM 2008 – kommt ein gewaltiges Spektakel nach Bern und beschert dem Busbetrieb so manche unvergessliche Fahrten und Begegnungen mit Menschen. Die Holländische Nationalelf spielt gleich an zwei Tagen in unserer Hauptstadt und lockt dementsprechend viele „Oranjes“ nach Bern. Diesem Zufall und nicht zuletzt auch wegen der farblichen Verwandtschaft zu den Niederländern ist es geschuldet, dass der RBS zahlreiche Marketingaktionen lanciert und so die Aufmerksamkeit während der EM auch ein Stück weit auf sich zieht. Wir widmen den Holländern gar einen ganzen Werbebus – den „Oranje-Bus“. Bei einem Anlass in der Niederländischen Botschaft wird der Bus von den Spielern handschriftlich signiert.



Bild 2: Der "Oranje-Bus" während der EM 2008 auf der Linie 40



Bild 3: Von der Holländischen Nationalelf handschriftlich signierte Frontklappe.

Daneben gibt es zahlreiche betriebliche Anpassungen und Änderungen in der Linienführung auf den Linien 36/40 und 41. Die Moonliner verkehren während dieser Zeit jede Nacht, wobei die Beförderung der Fahrgäste kostenlos ist. Sämtliche Busse fahren beflaggt und die Radkappen sind mit einer Klebefolie optisch als Fussbälle geschmückt.

Gleich im Anschluss an die EM beginnen die Umbauarbeiten am Wankdorfplatz. Die Reise mit den ansonsten schon von Betriebsstörungen geplagten Linien 40/41 werden auch während dieser Grossbaustelle zur Geduldsprobe für unsere Fahrgäste und das Fahrpersonal.

Im Jahre 2009 testet der RBS erstmals zwei Hybridbusse auf seinem Liniennetz. Die beiden Kontrahenten heissen VOLVO und MAN. Beide tragen ein ökologisch anmutendes, grünes Farbleid. Die Technik unter der Verkleidung ist indessen bei beiden Bussen unterschiedlich.



Bild 4: der serielle MAN-Hybrid im Einsatz auf der Linie 38 in Mattstetten. Bild 5: der Volvo 7700 ist ein Parallellhybrid.

Während der Testeinsätze im scharfen Linienbetrieb werden Treibstoffeinsparungen von bis zu 20% gemessen. Das Rennen macht zum Schluss der VOLVO, welcher 2010 für drei Jahre geleast wird. Dieser Bus sollte der erste Vertreter der neuen Corporate Identity werden und erhielt dabei ein vollständig in orange gehaltenes Farbleid.

Zum Fahrplanwechsel 2013/14 übernimmt der RBS in der Region Lyss-Bucheggberg elf Buslinien von Postauto und führt in Jegenstorf einen neuen Ortsbus ein. Folgende Buslinien fährt der RBS ab 15. Dezember 2013:

Linie	Verbindung
362	Lyss–Schnottwil
363	Lyss–Grossaffoltern–Messen
364	Ortsbus Lyss
367	Ortsbus Lyss
368	Ortsbus Lyss
871	Messen–Jegenstorf
872	Ortsbus Jegenstorf
881	Bätterkinden–Kräiligen–Lohn–Lüterkofen
883	Messen–Limpach–Bätterkinden
884	Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen
8/898	Zollikofen–Büren a.A.-Solothurn

Dank der zentralen Bahn-Bus-Leitstelle in Worblaufen kann der RBS die Anschlüsse in Zollikofen, Bätterkinden, Jegenstorf und Solothurn von Bus auf Bahn besser koordinieren und damit die Umsteigesituationen für die Fahrgäste verbessern. Für mehr Komfort sorgen auch die neuen Fahrzeuge, die auf den zwölf Linien eingesetzt werden. Sie sind alle mit Klimaanlage und modernen Bild-

schirmen für die Fahrgastinformation ausgestattet und entsprechen dem neuesten Abgasstandard Euro 6.

Weitere dreizehn Busse ersetzen ältere Fahrzeuge aus den Jahren 1998-2002. Die neuen Busse warten mit Klimaanlage und zur Fahrgastinformation mit Doppelmonitoren auf. Der eine Monitor orientiert fortlaufend über die nächste Haltestelle und den weiteren Streckenverlauf, während der andere Nachrichten, Werbung, aber auch betriebliche Informationen publiziert. Diese Doppelmonitore wurden nach und nach auch in den bestehenden Fahrzeugen nachgerüstet.

Ende 2014 erfährt das Busliniennetz erneut einen Ausbau. Die Linie 41 wird ab Kappelisacker bis nach Zollikofen Bahnhof verlängert und fährt im Raum Wankdorf neu in beiden Richtungen über die Haltestellen Wyler und Markuskirche. Im Eyfeld kommt für die Linien 40/41 neu die Haltestelle Pulverstutz dazu. Die Linie 40 fährt ab Guisanplatz nunmehr direkt nach Kasernenstrasse (Breitenrain nicht mehr bedient) und wird dafür auf dem Linienast nach Sonnenfeld via Gümligen Bahnhof geführt. Die Linie 44 wendet ab diesem Zeitpunkt beim Bahnhof Gümligen, wodurch die Fahrplanstabilität verbessert wird. An Sonn- und Feiertagen gilt das bisherige Konzept. In Lyss wird die Ortsbuslinie 364 ab Lyssbachpark um sechs Haltestellen verlängert. Ausschlaggebend hierfür war eine Initiative von Gemeinde und ansässigen Industriebetrieben. Zu diesem Zweck wird ein weiteres Fahrzeug erworben.

Bis zum heutigen Tag herrscht im Grossraum Bern zu den Hauptverkehrszeiten oft stockender Kolonnenverkehr und die RBS-Busse fahren dadurch verspätet. Das beeinträchtigt die Fahrgäste und belastet das Fahrpersonal. Betroffen sind insbesondere der Raum Wankdorf mit der Papiermühlestrasse, die Strecke zwischen Worblaufen und Zollikofen sowie die Bolligenstrasse bei Ostermündigen. Also die Buslinien 36/40/41 und 44. Verantwortlich sind das hohe Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsachsen, aber auch Grossveranstaltungen, Baustellen sowie Rückstaus bei Autobahnanschlüssen und Lichtsignalanlagen. Konkret verzeichnete der RBS beim Busbetrieb im Jahr 2015 an 189 Tagen schwere Störungen mit Verspätungen von zehn Minuten oder mehr und Anschlussbrüche. Das bedeutet praktisch jeden Werktag ausserhalb der Ferienzeit eine ungenügende Angebotsqualität. In Zusammenarbeit mit unseren Auftraggebern sollen punktuelle Massnahmen zu Verbesserungen führen und so diese unbefriedigende Situation entschärft werden.

9. Hand in Hand seit 1982

Mit Eröffnung der Linie A erhielt die heutige E. Bigler Transporte AG den Auftrag, die neue Buslinie von Bern Egghölzli nach Rubigen zu betreiben. Dank diesem Auftrag erhielt die Firma zu ihrer traditionellen Kehrriichtabfuhr ein zweites Standbein hinzu. Die damalige SZB kam so dem Wunsch der Gemeindeverwaltung Muri nach, den Fahrdienst an ein lokales Unternehmen zu übertragen. Die Zusammenarbeit mit der Firma Bigler war ausgezeichnet und so kamen mit dem Worber Ortsbus (Linie L) oder dem Nachtbus Bern – Muri – Worb weitere Aufträge hinzu.

Heute fährt die E. Bigler Transporte AG auf den Linien 40/44/46/47 und dem Moonliner 4. Den Fahrgästen fällt dies indessen wohl kaum auf. Die Fahrzeuge gehören dem RBS und das Personal trägt die RBS-Uniform.

10. Auch nachts für unsere Kunden im Einsatz

Erste Nachtbusse fahren bereits Mitte der 1970er-Jahre zum Silvester. Ab 1982 fahren die Busse erstmals regelmässig in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Der weitere Ausbau dieses Angebots mündete 1997 schliesslich in der Neuorganisation der Nachtbusse mit Gründung der NLG Nachtliniengesellschaft. Zu Beginn sind fünf Unternehmen am Betrieb unter dem Markennamen „Moonliner“ beteiligt. Ein Einheitstarif und einheitliche Abfahrtszeiten, welche an die Ankunft der letzten Züge in Bern angepasst sind verhelfen der Nachtliniengesellschaft und ihrem Moonlinernetz in den darauffolgenden Jahren zu weiterem Aufschwung. Heute verkehren ab Bern über zwanzig Moonlinerlinien in alle Himmelsrichtungen. Vier davon fährt der RBS mit seinen eigenen Bussen. Es sind dies die Linien M1 nach Münchenbuchsee Hüslimoos / bzw. Jegenstorf, der M2 nach Boll-Utzigen, der M4 nach Worb Dorf und der M10 nach Lyss-Biel.

11. Wo unsere Busse zuhause sind

Der in den letzten fünf Jahrzehnten stetig wachsende Fahrzeugpark forderte auch eine entsprechende Infrastruktur. Zwischen 1971 und 1981 wurden die Busse in einer Halle hinter dem Bahndepot in Worblaufen eingestellt und gewartet. Das Gebäude wurde viele Jahre später ausgebaut und dient heute dem Strasseninspektorat Mittelland Nord zur Unterbringung seiner Fahrzeuge und Maschinen.



Bild 6: Die Einstellhalle in Worblaufen hinter dem Bahndepot I. Im Vordergrund sind die Geleise der Bahnstrecke Bern-Unterzollikofen-Zollikofen erkennbar.



Bild 7: Diese Aufnahme entstand vom Metrohaus aus. Auf dem freien Gelände hinter der SZB Busgarage ist heute die Firma AREC angesiedelt.

Am 4. März 1981 konnte die damalige SZB an der Hubelgutstrasse 4 in Worblaufen ihre neue Busgarage in Betrieb nehmen. Die beiden Gebäudetrakte mit Einstellhalle, Personalräumen und einem Werkstattplatz wurden in nur acht Monaten Bauzeit errichtet.

Weil das Busnetz in den Achtzigerjahren stark anwächst, gelangen die Kapazitäten der neu errichteten Garage schon bald an ihre Grenzen. Daher wird der Bau 1991 durch eine Buseinstellhalle, einen zusätzlichen Werkstattplatz, die Waschstrasse sowie Büro- und Personalräume erweitert.

Mit dem Bau des Bürogebäudes „W200“ in Worblaufen verlor der RBS Parkfläche. Daneben gewann der Fahrzeugpark weiter an Grösse, weshalb ab 2004 der vordere Hallenteil des Bahndepots II in Worblaufen zur Unterbringung von fünf Bussen umgenutzt wurde.

In dieser Form besteht die RBS-Busgarage bis heute. Seit einigen Jahren läuft die Suche nach einem neuen Standort, da die Infrastruktur nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen entspricht.



Bild 8: neue Fahrzeughalle bei der Firma E. Bigler Transporte in Gümligen.

Weitere Busse der RBS-Flotte sind nachts bei der Firma E. Bigler Transporte in Gümligen abgestellt. Letztere verfügt seit geraumer Zeit über eine neue Einstellhalle. Die Busse, welche für die Linien in Lyss und dem Bucheggberg bestimmt sind, werden an den beiden Standorten Waltwil und Arch garagiert.

Wartungen und Reparaturen an unseren Bussen werden in der Busgarage Worblaufen und teilweise auch in der BSU-Garage in Zuchwil vorgenommen. Unfallschäden an der Carosserie werden durch regionale Partner in Bern und Solothurn professionell vorgenommen.

12. Bus-Fachjargon

Fachbegriff	Erläuterung
Kleinbus	Bus mit einem Gesamtgewicht (GG) von bis zu 3,5t und max. 16 Sitzplätzen.
Midibus	Bus mit einem GG von etwa 12,0t und 20-30 Sitzplätzen.
Normbus	Bus mit einem GG von 18,0t und 25-35 Sitzplätzen.
Gelenkbus	Bus mit einem GG von 28,0t und 40-60 Sitzplätzen. Der vordere Wagenteil ist über ein begehbares Drehgelenk fest mit dem Hinterwagen verbunden.
LSA	Lichtsignal-Ansteuerung. Dieses System bevorzugt unsere Busse an neuralgischen Standorten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV), eine grüne Welle für den Bus sozusagen. Dadurch können insbesondere zu den Spitzenzeiten der Fahrplan besser eingehalten und Anschlüsse sicherer gewährleistet werden. Als optische Anzeigen im Strassenverkehr dienen die Punktesignale, welche im folgenden Abschnitt beschrieben sind.
Punktesignal	Signal mit einem, bzw. fünf weissen Lichtpunkten. Das Signal mit nur einem Lichtpunkt wird auch als „Spiegelei“ bezeichnet. Die Ansteuerung der Signale ist ortsabhängig, erfolgt aber grundsätzlich automatisch über Bodenschlaufen in der Strasse oder über Funksignale vom RBL.
	<p>„Halt“</p> <p>„Anmeldung“, Fahrt erwarten (blinkend)</p> <p>„Fahrt“</p> <p>„Abbiegen nach links“</p> <p>„Abbiegen nach rechts“</p> <p>„Bus ist angemeldet“</p> <p>„Fahrt erwarten“ (blinkend)</p> <p>Signal im Ruhezustand</p>
Batteriehuhn	So wurde der Volvo 7700 Hybridbus auf Grund seines Energiespeichers vom Fahrpersonal genannt. Der Bus war für drei Jahre gemietet und verkehrte vorwiegend auf den Linien 40/41/38 und 36.
FR-Touch	Billette-Ausgabegerät, dank welchem Fahrscheine und Mehrfahrtenkarten an die Fahrgäste direkt im Bus verkauft werden können
Entwerter	Gerät zum entwerfen von Mehrfahrtenkarten. In jedem Bus ist beim zweiten Einstieg, bei Gelenkbussen beim zweiten und dritten Einstieg ein solches Gerät installiert.
RBL	Abkürzung steht für Rechnergesteuertes-Betriebs-Leitsystem. In diesem sind sämtliche Fahrplandaten und Umläufe unserer Busse hinterlegt. Das Fahrpersonal gibt jeweils Liniennummer, Kursnummer und Fahrernummer im Bedienteil ein. Auf dem Display werden die folgenden Haltestellen und die aktuelle Verspätung dem Fahrer angezeigt. Zeigt die Zeit z.B. -0:00 an, so ist der Bus pünktlich unterwegs. -3:40 z.B. bedeutet, dass der Bus drei Minuten und vierzig Sekunden hinterher fährt. +6:30 heisst sechseinhalb Minuten warten, bis die Abfahrtszeit erreicht ist. Ausserdem ist ein Sprechfunk installiert, der die Kontaktaufnahme mit der Leitstelle von BernMobil möglich macht. Umgekehrt kann die Leitstelle auch kurze Textnachrichten auf das Display des Fahrerbedienteils senden oder gar Innendurchsagen an die Fahrgäste vornehmen, beispielsweise bei grösseren Betriebsstörungen etc. Das RBL ist zusätzlich in der Lage, Lichtsignale zu beeinflussen.
Funk	Das Funkgerät dient in erster Line der Kommunikation zwischen den Bussen und der Betriebsleitstelle in Worblafen (BLW), dem Busbüro (BBu), der Werkstatt und vielen weiteren Stellen. So ist es auch möglich, von Fahrzeug zu Fahrzeug zu sprechen. Es erlaubt einen raschen und situationsgerechten Austausch von Informationen und Anordnungen an die Linienbuschauffeure (LBC) von Seiten der BLW.

Funk

Ein Funkspruch spielt sich meistens folgendermassen ab:

Nehmen wir an, unser Bus ist im morgendlichen Berufsverkehr unterwegs auf der Linie 40 und hat soeben die Haltestelle Kappelisacker in Richtung Allmendingen verlassen. Die geplante Fahrzeit zwischen diesen Haltestellen beträgt drei Minuten. In der Papiermühle haben unsere Fahrgäste Anschluss an die S7 nach Bern. Für das Umsteigen zwischen Bus und Bahn in der Papiermühle sind zwei Minuten geplant. Unser Bus hat jedoch wegen des hohen Verkehrsaufkommens bereits zwei Minuten Verspätung erlitten. Diese Situation verlangt dem Fahrpersonal schon einiges ab und erfordert Konzentration und sorgfältiges Handeln. Im Aespliz nimmt er noch die letzten Fahrgäste auf und setzt sogleich seine Fahrt fort. Jetzt ist Eile geboten, denn die S7 von Worb nähert sich bestimmt schon dem Bahnhof Papiermühle. Starke Nerven sind nun gefragt und dabei darf unser LBC die Sicherheit niemals aus den Augen verlieren – denn Sicherheit hat in unserem Busbetrieb oberste Priorität, gefolgt von Priorität Nr.2, dem Fahrkomfort. Nun funkt der LBC mittels Ruftaste die BLW an (quirlicher Piepton ertönt) und wartet die Antwort der BLW ab.

BLW: „Worblaufen ist da!“

LBC: „Linie 40 benötigt Anschluss Papiermühle Bern!“

BLW: „Papiermühle-Bern“

Fast geschafft, noch die lang gezogene Linkskurve, danach den neuen Kreisverkehr überqueren und an die Haltestelle fahren. Doch zu früh gefreut! Gleich hinter der Kurve sieht der LBC rote Bremslichter vor sich...(Rückstau)

BLW: „Linie 40 in der Papiermühle?“

LBC: „Ich stehe im Stau und brauche daher noch etwa 40 Sekunden bis in die Papiermühle.“

BLW: „Gut, 40 Sekunden. Bitte sag uns Bescheid wenn du unten angekommen bist!“

...zum Glück setzt sich die Blechlawine vor dem Bus nun zügig in Bewegung und der Bus kann die Haltestelle Papiermühle gerade noch erreichen bevor der Anschluss zu scheitern droht.

BLW zum wiederholten Mal: „Linie 40 in der Papiermühle, bist du angekommen?“

LBC: „Papiermühle-Bern gut, die Fahrgäste sind am umsteigen Danke für das warten!“

BLW: „Fahrgäste sind am umsteigen; Papiermühle-Bern gut. Merci!“

So oder ähnlich klingt es am Tag mehrere Male. Nicht nur in der Papiermühle, sondern auch an weiteren markanten Umsteigebahnhöfen wie zum Beispiel Bolligen Bahnhof, Zollikofen Bahnhof, Schönbühl RBS und Worblaufen. Wir vom Regionalverkehr Bern-Solothurn geben jeden Tag 200% für unsere Kundschaft, damit Sie pünktlich und sicher an ihr Ziel gelangen!

Kneeling

Der Ausdruck Kneeling kommt aus dem englischen Sprachgebrauch und bedeutet „absenken“. Er umschreibt das türseitige Absenken des Busses um bis zu 80 Millimeter, damit das Ein- und Aussteigen noch bequemer vonstattengeht.

Vorzugsweise soll das Kneeling für Mobilitätseingeschränkte, Gehbehinderte und Fahrgäste mit Kinderwagen eingesetzt werden. Das Absenken geschieht auf Tastendruck durch den LBC. Elektro-pneumatische Ventile lassen die Druckluft aus den Luftfederbälgen entweichen. Durch das Gewicht des Busaufbaus senkt sich der Bus einseitig rechts ab. Die Einstiegshöhe liegt dann anstatt bei 320 mm nur noch bei 240 mm.

13. Literaturverzeichnis

- Aeschlimann, J. (2012). *Bern-Zollikofen-Bahn 100 Jahre Geschichte, Anlagen und Rollmaterial der RBS-Strecke Bern-Zollikofen (Linien S8, S9)*. Bolligen, BE, Schweiz: Prellbock Druck & Verlag.
- Aeschlimann, J. (2016). *Regionalverkehr Bern-Solothurn, Band 2: Solothurn-Zollikofen-Bern, 1912-1983* (Bd. 2). Bolligen, BE, Schweiz: Prellbock Druck & Verlag.
- Aeschlimann, J. (1998). *Regionalverkehr Bern-Solothurn, Teil 1: Linien G und W* (Bd. 1). Bolligen, BE, Schweiz: Prellbock Druck & Verlag.
- Jeanmaire, C. (1969). *Die Strassenbahnen von Bern und Thun*. Basel, BS, Schweiz: Verlag Eisenbahn.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1991). *Geschäftsbericht 1991*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1992). *Geschäftsbericht 1992*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1993). *Geschäftsbericht 1993*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1994). *Geschäftsbericht 1994*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1995). *Geschäftsbericht 1995*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1996). *Geschäftsbericht 1996*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1997). *Geschäftsbericht 1997*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1998). *Geschäftsbericht 1998*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (1999). *Geschäftsbericht 1999*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. (2000). *Geschäftsbericht 2000*. Geschäftsbericht, RBS, Worblaufen.
- Regionalverkehr Bern-Solothurn. www.rbs.ch. Abgerufen am 13.10.2016 von www.rbs.ch
- Sütterlin, H. (Nov. 1991). Von der ersten Buslinie zum grossflächigen Angebot. (R. S. Direktion RBS/BSU, Hrsg.) *Signal* (4), S. 24.
- Scheidegger, P., & Wägli, H. G. (1987). Bahn und Bus verbinden Stadt und Land. *Der Regionalverkehr Bern-Solothurn stellt sich vor*, 109. (R. B.-S. RBS, Hrsg.) Worblaufen, BE, Schweiz: Union Druck + Verlag AG.
- Schulz, C. (11.12. 2013). www.rbs.ch. Abgerufen am 15. 10 2016 von www.rbs.ch/sites/default/files/131211_mm_Fahrplanwechsel_RBS.pdf
- Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1966). *54. Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, SZB, Worblaufen.
- Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1967). *55. Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, SZB, Worblaufen.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1968). 56. *Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, SZB, Worblaufen.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1968). 56. *Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, Worblaufen.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1969). 57. *Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, SZB, Worblaufen.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1969). 57. *Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, Worblaufen.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1970). 58. *Geschäftsbericht*. Geschäftsbericht, SZB, Worblaufen.

Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB. (1983). *Konzept für die Buserschliessung von Schönbühl Hohrain - Bäriswil*. Konzeptentwurf, SZB, Worblaufen.

Stolz, T., & Bucher, P. (1979). *Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Geschichte und Rollmaterial*. (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, Hrsg.) Worblaufen, BE, Schweiz: Union Druck + Verlag AG.

Thommen, F. (18. 10 2011). *Die RBS Buslinien 34, 36 und 44 feiern Jubiläum*. Abgerufen am 10.10.2016 von www.rbs.ch: <http://www.rbs.ch/node/1392>

Wüthrich, E., & Redaktion Signal. (März 1997). Die Firma Bigler und der RBS arbeiten Hand in Hand. *Signal* (1), S. 24.