
Auf die nächsten 100 Jahre!

Bahnverbindung Solothurn–Bern
1916–2016



Liebe Fahrgäste, liebe Freunde des RBS

Abkürzungen

BZB	Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn
ESB	Elektrische Solothurn-Bern-Bahn
SZB	Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn (siehe dazu Seite 8)
BDWM	BDWM Transport AG
BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
BTI	Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (heute asm)
FB	Forchbahn
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
RhB	Rhätische Bahn
VBV	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen

Vor hundert Jahren – am 9. April 1916 – wurde die Strecke Solothurn–Zollikofen (mit Anschluss nach Bern) eingeweiht. Anlässlich dieses 100-Jahr-Jubiläums wollen wir Ihnen die bewegte, zeitweise gar schwierige Entwicklung dieser Linie näherbringen. Zur guten Lesbarkeit soll der Aufbau beitragen:

Linke Seite: Jeweils auf der linken Seite wird ein Thema behandelt, das über das jeweilige Jahrzehnt hinaus für die Entwicklung der Bahn wichtig war.

Rechte Seite: Jeweils auf der rechten Seite sind die in einem Jahrzehnt wichtigsten Entwicklungen zusammengefasst.

Heftmitte: In der Heftmitte finden Sie das Programm der Jubiläumsveranstaltungen sowie die Präsentation der Sponsoren, die erst die Gestaltung und den Druck dieser Gratisbroschüre ermöglicht haben.

Thema: Ehemalige SZB-Linien Solothurn–Zollikofen–Bern (heutige Linien RE, S8, S9 des RBS) inklusive anschliessende Buslinien; ohne Linien Bern–Worb Dorf, sofern nichts Gegenteiliges vermerkt ist.

Online: Weitere Informationen zur Geschichte der Linie Solothurn–Bern wie auch zu den Veranstaltungen finden Sie online: www.hundertjahre.ch

Gute Fahrt und vergnügliche Lektüre wünschen Ihnen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des RBS.

Herausgeber

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, Postfach, 3048 Worblaufen, info@rbs.ch; www.rbs.ch

Redaktion

Fabian Schmid (Leitung), Peter Scheidegger (Text bis 2000), Jürg Aeschlimann (Bilder), Fabienne Thommen, Anita Jenk (Schlussredaktion)

Quellen

- *Geschäftsberichte ESB, SZB, RBS (1916–2015)*
- *Fahm J. (Redaktion), 50 Jahre Solothurn-Bern-Bahn, Solothurn 1966*
- *Scheidegger P., Wägli. H. G., Bahn und Bus verbinden Stadt und Land, Worblaufen 1987*
- *Aeschlimann J., 75 Jahre Elektrische Solothurn-Bern-Bahn, in Schweizer Eisenbahn-Revue Nr. 3/1991,*
- *Fahm J., «Müschterli» auf dem Weg zum 75. Jubiläum, Worblaufen 1991*
- *Aeschlimann J., Bern-Zollikofen-Bahn, Krattigen 2012*

Bilder

Jürg Aeschlimann (jae), Urs Aeschlimann (Seite 14, Umschlagrückseite); sofern nicht bezeichnet: Archiv RBS

Grafik

ForsterEhrler

Druck

Vögeli AG, Marketingproduktion & Druck

Titelbild

Eröffnungszug 9. April 1916 in Schönbühl

Rückseite

Heutiger Zug vor dem von der Gemeinde Schönbühl Urtenen liebevoll restaurierten ehemaligen Stationsgebäude

Ein guter Grund zu feiern

Eine 100-jährige Bahn mit Zukunft



Barbara Egger-Jenzer
Regierungsrätin
des Kantons Bern,
Vorsteherin der
kantonalen Baudirektion

« Eisenbahnjubiläen gibt es zuhauf. Und die meisten wichtigen Bahnlinien sind weit über 100 Jahre alt. Wieso denn einen «Spätzünder» noch speziell feiern? Ein Grund dafür ist sicher der hart erkämpfte Kompromiss, der vor 100 Jahren endlich eine direkte Bahnverbindung von Solothurn zur Bundesstadt gebracht hat. Zum Feiern Anlass gibt aber auch der grosse Erfolg dieser Bahnverbindung. Dank der Solothurn-Bern-Bahn wurde die Entwicklung der nördlichen Vororte von Bern wie auch der Region Fraubrunnen-Bätterkinden nachhaltig geprägt. Es ist erstaunlich, wie früh diese Unternehmung die Kundenwünsche nach dichtem

Fahrplan aufgenommen hat und trotzdem ein relativ gutes finanzielles Resultat aufweisen kann!

Meiner Meinung nach geben Jubiläen immer auch Anlass, sich mit der Zukunft zu beschäftigen: Werden wir heute ebenso weit-sichtige Beschlüsse fassen wie die früheren Generationen, die damals den Grundstein für das Angebot gelegt haben, das heute Tausende Bahnkunden benutzen? Das wäre dringend nötig: Denn alle Anzeichen deuten darauf hin, dass in Zukunft noch mehr Fahrgäste die Dienste des RBS in Anspruch nehmen wollen.

In diesem Sinne wünsche ich dem RBS dieselbe Weitsicht, wie sie die Entscheidungsträger von Bund, Kanton und Unternehmen vor 100 Jahren hatten.

Eine Weitsicht, die nach dem Zweiten Weltkrieg zur Modernisierung und Effizienzsteigerung der Bahn führte, als viele Leute die Verkehrszukunft nur im Autobahnbau sahen. So wird der RBS – auch als Meterspurbahn – in den nächsten 100 Jahren noch vielen Menschen unserer beiden Kantone dienen können. »



Kurt Fluri

Stadtpräsident Solothurn
und Nationalrat,
Verwaltungsrats-
präsident RBS

Vor 100 Jahren: kein fauler Kompromiss

« Die 100-jährige Bahnlinie zwischen Solothurn und Bern ist aus einem Kompromiss entstanden, den ein Bundesrat zwischen den zerstrittenen Kantonen vermittelt hat. Und 100 Jahre später zeigt es sich: Der Verzicht der Solothurner auf eine Normalspurlinie hat keine schlechtere Verbindung zur Bundesstadt gebracht. Wohl sind die Neuenburger drei Minuten schneller in Bern als die Solothurner. Aber wir haben morgens und abends alle 15 Minuten einen Eilzug, was vielen sehr gelegen kommt. Auch sonst kann sich Solothurn nicht beklagen: Die Strecke nach Bern wird laufend ausgebaut und die Fahrzeuge werden immer moderner und komfortabler.

Mag sein, dass dem Stadtsolothurner die zahlreichen Halte an den Zwischenstationen lästig vorkommen. Dadurch werden aber wichtige Berner und Solothurner Gemeinden gut erschlossen. Und auch die Bucheggberger und Wasserämter profitieren von den Zwischenhalten, wie die vielen parkierten Autos bei den Stationen Biberist, Lohn und Bätterkinden zeigen.

Wir wollen uns nun nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern die Kapazität für zusätzliche Kunden schaffen. Dies unter anderem mit einem neuen Bahnhof in Bern, der mehr und v. a. längere Züge aufnehmen kann. Denn mehr Fahrgäste wird es in Zukunft geben – nicht nur von Solothurn! »

Acht Mitglieder des Verwaltungsrats und 459 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter freuen sich über die bereits seit 100 Jahren erfolgreiche Bahnverbindung Solothurn–Bern.

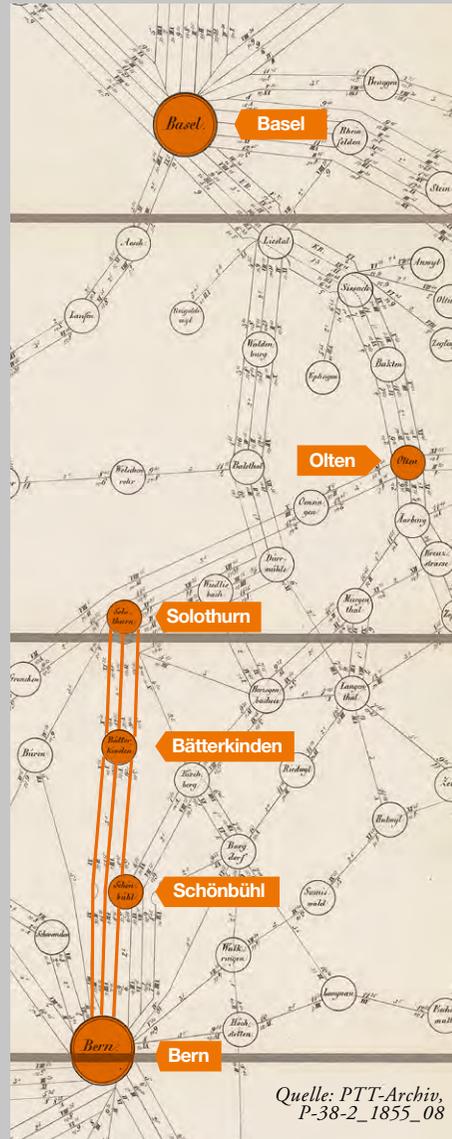
• Aeberhard Jürg • Aebersold Robert • Aebersold Willi • Aegerter Thomas • Aeschlimann Fritz • Aeschlimann Jürg • Aeschlimann Urs • Affolter Markus • Aliesch Roger • Allemann Heinz • Althaus Oliver • Althaus Richard • Ammon Daniel • Amstutz Renate • Angerer Tobias • Antoniotti Thomas • Arn Daniel • Auf der Maur Michael • Bachl Hanspeter • Bächler Peter • Bachmann Manfred • Bachmann Stefan • Bader Silvana • Bähni Boris • Baumann Hans • Baumann Regula • Baumgartner Andreas • Baumgartner Marc • Berger Christoph • Bergmann Peter • Berisha Ramadan • Beutler Werner • Beyeler Armin • Beyeler Werner • Bienz Beat • Bienz Daniel • Bienz Hans-Rudolf • Bienz Markus • Bienz Monthakan • Bigler Jakob • Bigler-Benz Ursula • Bikmaz Ilhan • Blaser Bernhard • Blatter Andreas • Blatter Matthias • Blatter Philipp • Blum Jürg • Blum Rolf • Bögöthy Martin • Bohler Nicolas • Boss Harald • Boss Stefan • Botteron Jérôme • Brand Bernhard • Bratschi Alexander • Brechbühl Patric • Brönnimann Thomas • Brunner Bruno • Bühlmann Fritz • Burgener Daniel • Burgener Erika • Bürgy Christian • Buri Ernst • Buri-Sommer Andrea • Burn Gerhard • Burri Beat • Burri Urs • Bussmann Bettina • Bütikofer Martin • Cadosch Livio • Caduff Sandro • Cehajic Suad • Centracchio Mauro • Christen Justine • Citterio Enzo • Coi Esteban • Coi Giuseppe • Coskun Gürkan • D'Alonzo Antonio • Da Luz Marques Marco • Delibalta Hasan • Della Torre Pasquale • Dubi-Eggimann Dora • Dunkelmann Jan • Duro Alberto • Eberhard Marianna • Eggimann Franz • Egli Bruno • Egli Elisabeth • Egli Tanja • Eichenberger Peter • Enzler Markus • Erdem Agrippina • Eschler Patrick • Etter Marcel • Etter Urs • Etter-Gutermuth Miriam • Faller Dominique • Fankhauser Marcel • Fankhauser Ulrich • Fekete Tibor • Fernando Rosari Rocky • Feuz Kevin Patrick • Fivian Reto • Flück Marcel • Flükiger Rudolf • Fluri Kurt • Flury Andreas • Fontana Mischa • Fra Thomas • Frey Christian • Frick David • Fricker Simon • Friederich Beat • Fuchs Ursula • Fuchser Stefan • Fuhrer Andreas • Furrer Daniel • Fürst Pascal • Fusina Robert • Gäggeler Adrian • Galli Urs • Gallo Gaetano • Gasenzer Stefan • Gashi Migjen • Gasser Ursula • Geissbühler Reto • Genovese Antonino • Gerber Martin • Gerber Michael • Gerber Philipp • Gerber Stephan • Gerber Werner • Gertsch Daniel • Gfeller Daniel • Gfeller Dominik • Gfeller Roger • Giauque Beat • Giger Mathias • Gnanachandran Mary Jeanne • Gomez Felipe • Gosteli Rita • Gottardi Remo • Gottier Hanspeter • Graf Josef • Graf Karim • Grossrieder Marius • Grotti Wilhelm • Gruber Anita • Grunder Ernst • Grünenfelder Franco • Gunaratnam Gunam • Güttinger Theres • Gyger Ralph • Hadzic Nijaz • Häfliger Tino • Haldimann Bruno • Haldimann Hans • Haller Thomas • Häni Edwin • Hänni Matthieu • Hänzi Kurt • Heiniger Martin • Heller Ottilia • Henning Vera • Herrmann Roland • Hertig Beat • Hess Arnold • Hiltbrand Martin • Hirschi Franz • Hlavtjur Peter • Hofer Felix • Hofer Markus • Hofer Otto • Hofstetter Bruno • Hofstetter Michael • Holzer Ulrich • Hörlein Michael • Hostettler Monika • Hostettler Peter • Huber Bernhard • Hübscher Thomas • Hug Jonas • Huguenin André • Imhof Armando • Indermühle Beat • Ineichen Thomas • Isch Michael • Isler Markus • Jäger Roland • Jaggi Rolf • Jenk Anita • Jenni Hanspeter • Jordi Adrian • Jordi Thomas • Jorns-Koch Mirijam • Jost Beat • Jost Werner • Jucker Peter • Kaderli Christian • Kaiser Martin • Känzig Gabriela • Karlen Mischa • Kasa Louis • Keller Bertram • Keller Mike • Kernen Jürg • Kinzel Andreas • Klepov Milan • Knuchel Dieter • Kobel Bruno • Kobel Tobias Pascal • Krebs Hanspeter • Krieg Jürg • Krieg Michael • Küenzi Beat • Kunz Christian • Kunz Peter • Künzli Heinrich • Kurt Aziz • Läderach Erwin • Lanz Ulrich • Lauber Simon • Lehmann Hans Rudolf • Lehmann Moritz • Lehmann Rolf • Lehmann Thomas • Leuenberger Andreas • Leuenberger Gerhard • Liechti Andreas • Liesch Manuel • Linder Jürg • Lösche Caspar • Luder Fritz • Lüdi Martin • Lukac Dzemal • Lüscher Bernhard • Lüthi Beat • Lüthi Frank • Lüthi Hanspeter • Lüthi Philip • Lüthi Stephan • Malinverno Anton • Marbot Hans • Marti Thomas • Matti Elisabeth • Maurer Anton • Maurer Beat • Maurer Heidi • Maurer Heinz • Maurer Romina • Mäusli Peter • Megert Stefan • Megert Urs • Meichle Ursula • Meier Albert • Meli Sandro • Menzi Cédric • Messerli Sandro • Messerli Thomas • Meury Karin • Meury Philipp • Meyer Markus • Michel Beat • Milinkovic Miro • Minder-Wüthrich Yvonne • Mitreski Ljube • Mitter Stephan • Mohler Alfred • Moll Andreas • Monod Jean-Pierre • Mori Roland • Morillas Manuel • Moser Daniel • Moser Heinz • Moser Walter • Mühlemann Thomas • Mülhauser Urs • Müller Roman • Mumenthaler Nicolas • Neuenschwander Markus • Neuhaus Kurt • Niklaus Daniel • Niklaus Philipp • Obric Milos • Oesch Gottfried • Pathiniwasam Thilakarathna • Pauli Fabian • Perna Clemente • Perrin Dominic • Peter Christian • Petkovic Jovan • Pfeffer Thomas • Pfister Hanspeter • Pfluger Carmen • Poschung Manfred • Racioppi Mario • Rados Mate • Rangosch Severin • Rauber-Liebi Irene • Reber Michel • Recupero Francesco • Reinert Ulrich • Reiss Bruno • Resiti Adem • Rey Thomas • Rhyn Ernst • Riem Christa • Riesen Peter • Riesen Siegfried • Rime André • Ritter Patrick • Rmandic Mileta • Roder Beat • Roder Melanie • Rohr Andreas • Rohr Barbara • Rohr-Sommer Ursula • Rohrer Bruno • Rohrer Eduard • Rolli Christoph • Ronner Christoph • Roos Peter • Rosano Roger • Rösti Renate • Roth Peter • Rothacher Jürg • Rothenbühler Erich • Röthlisberger Fritz • Röthlisberger Peter • Röthlisberger Ulrich • Rubin Elsbeth • Rubin Roland • Rubino Francesco • Ruchti Beat • Ruchti Erwin • Rüedi Pius • Rüegegger Michael • Ruppanner Urs • Rutschi Walter • Ryf Michael • Sachs Frank • Salvisberg Renate • Sarovic Sonja • Schär Maik • Schär Michael • Schärer Hans-Ulrich • Schatzmann Hans • Scheidt Christian • Schenk Walter • Schlupe Stefan • Schmid Fabian • Schmid Marcel • Schmid Urs • Schmidt Caroline • Schmoker Pascal • Schmutz Peter • Schnegg Kurt • Schnegg René • Schneider Barnabas • Schneider Fritz • Schneider Karin • Schneider Mario • Schoedl Vera • Schönenberger Florian • Schönholzer Thomas • Schori Jürg • Schuler Raimund • Schulz-Dübi Christine • Schumacher Ulrich • Schüpbach Kurt • Schürch Roland • Schürch Ulrich • Schütz Hanspeter • Schwaller Marcel • Schweizer Christian • Schweizer-Marolf Corinne • Shakjiri Bashkim • Siegenthaler David • Siegenthaler Erich • Siegenthaler Martin • Siegfried Tobias • Silva Luis • Sindermann Volker • Smajli Qamil • Soares de Sousa Ana • Solero Enzo • Soltermann Bruno • Sommer Christoph • Sommer Pascal • Spring Daniel • Spring Toni • Spycher Pascal • Stämpfli Kurt • Staudenmann Hans Jürg • Stauffer Rebecca • Steinmann Thomas • Sterchi Peter • Stettler Ernst • Stojkovic Franc • Stopic Sandra • Strahm Adrian • Stricker Hans-Jakob • Stucki Beat • Stucki Hansjörg • Stucki Roman Georges • Studer Marco • Studer Peter • Studer Raphael • Surbeck Urs • Suter Basil B. • Tanner Heinz • Tanner Ulrich • Tellenbach Marcel • Thomann Stephan • Thommen Fabienne • Tichy Cédric • Torregiani Marco • Trachsel Hanspeter • Trachsel Kilian • Trochsler Enéias • Truisi Angelo • Tschan Martin • Tschanz André • Tschanz Fabienne • Uebelhart Christoph • Vasilev Slavi • von Burg Robert • von Gunten Peter • von Gunten Susanna • von Niederhäusern Andreas • von Niederhäusern Lukas • Vuilleumier Adrian • Vuilleumier Barbara • Wälchli Thomas • Wälti Hansrudolf • Weber Gregor • Weibel Walter • Wenger Heinz • Wenger Markus • Wenger Philipp • Werren Andreas • Wey Benedikt • Wiederkehr Marcel • Winkelmann Robert • Witschi Jürg • Wittwer Beat • Wittwer Esther • Wolf Gerhard • Wolyniak Piotr • Wüthrich Dominic • Wyler Pascal • Wyss Georg • Wyss Hans-Peter • Wyss Therese • Wyssenbach Vinzenz • Zahn Lorenz • Zaugg Fredy • Zesiger Daniel • Zhang Jian • Zimmermann Heidi • Zingg Christoph • Zingg Erich • Züger Arnold • Zulliger Jürg • Zürcher Fritz • Zürcher Roger • Zürcher Roman

Stand: Februar 2016

Vor 1850

Mit Postkutsche – Solothurn im Zentrum

Vor dem Eisenbahnbau liegen Solothurn und das Fraubrunnenamt an der Postkutschenstrecke Basel–Bern, die dreimal täglich bedient wird.



Solothurn verliert die Direktverbindungen nach Bern und Basel

1857

Eisenbahn stellt Solothurn ins Abseits

Mit dem Eisenbahnbau verliert Solothurn die direkte Verbindung nach Basel (neu via Olten) und Bern (umsteigen in Herzogenbuchsee oder Biel, später in Burgdorf). Das Fraubrunnenamt hat nur noch eine Postkutschenverbindung pro Tag.



1856–1907

Vorerst erfolglose Suche nach der direkten Bahnlinie Solothurn–Bern

- 1856** Erste Projektstudien für eine Bahnlinie Solothurn–Bern
- 1864** Projekt einer Normalspurbahn Solothurn–Fraubrunnen–Lyssach
- 1870** Projekt einer Anschlusslinie Solothurn–Schönbühl als Fortsetzung der Wasserfallbahn Basel–Liestal–Balsthal–Solothurn (Baubeginn zwischen Solothurn und Biberist!)
- 1899** Gründung des Initiativkomitees für eine Normalspurbahn Solothurn–Schönbühl

Was hat ein Bundesrat mit der erfolgreichen Bahnlinie Solothurn-Bern zu tun?

Was will Solothurn?

Eine Normalspurbahn von Solothurn nach Schönbühl, die dort in die SBB-Linie nach Bern einmündet.

Diese Solothurn-Schönbühl-Bahn wird bereits 1903 vom Bund konzessioniert. 1907 wird die SSB AG gegründet und erhält 1911 die finanzielle Garantie der Solothurner Regierung – auch für den Beitrag der Berner Gemeinden.

Was will Bern?

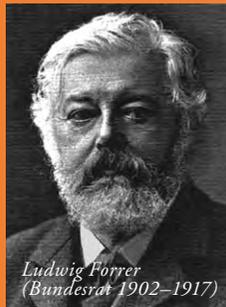
Lediglich eine Schmalspurbahn Zollikofen–Bätterkinden–Utzenstorf (Fortsetzung der geplanten Bern-Zollikofen-Trambahn).

Man fürchtet nämlich die Konkurrenz einer schnellen Normalspurbahn für die seit 1876 bestehende Linie Solothurn–Burgdorf sowie die geplante Grenchenberglinie (Moutier–Lengnau). Auch die SBB opponieren gegen die Pläne der Solothurner SSB und verlangen wegen Überlastung ein drittes Gleis zwischen Zollikofen und Bern.

Wie sieht der Kompromiss in diesem Streit aus?

Bundesrat Ludwig Forrer vermittelt am 23. März 1912 zwischen den beiden Kantonsregierungen. Die Vereinbarung der beiden Regierungsräte:

- **Schmalspurbahn von Solothurn auf eigenem Trasse bis Zollikofen und weiter in der Strasse als zweites Gleis zur im Bau befindlichen Bern-Zollikofen-Trambahn**
- **2 bis 3 direkte Schnellzüge mit maximal 66 Minuten Fahrzeit**
- **Endstation in Bern vor dem SBB-Bahnhof**
- **Einsatz von RollschemeIn zum Transport von Normalspur-Güterwagen**
- **Sitz der Gesellschaft ist Solothurn**
- **Finanzielle Beteiligung beider Kantone**



Ludwig Forrer
(Bundesrat 1902–1917)

Der Kompromiss enthält Erfolgsbausteine der ESB/SZB resp. des RBS

1 Erhöhte Geschwindigkeit wie eine Normalspurbahn

Die Linie kann nicht – wie die Berner aus Kostengründen ursprünglich wollten – in der Strasse angelegt werden, sondern muss auf Wunsch der Solothurner nach kurzer Fahrzeit weitgehend auf eigenem Trasse gebaut werden. Während der späteren Massenmotorisierung stehen die SZB resp. der RBS dank Eigentrassee wesentlich besser da als viele andere Schmalspurbahnen in der Schweiz.

2 Für die Fahrgäste Komfort einer Normalspurbahn

Es werden die Normalien der Rhätischen Bahn RhB angewendet, d. h., die Wagen sind 2,7 m breit (vier Sitze im Querschnitt) und damit fast so breit wie Normalspurwagen, im Gegensatz zu den Trambahnen rund um Bern mit nur 2 bis 2,2 m breiten Wagen (drei Sitze). Dieses Rollmaterial bezeichnet der zuständige Berner Regierungsrat Könitzer als «hoffärtige Wagen».

3 Kurze Wege zur Station oder Haltestelle

Im Gegensatz zu vielen Normalspur-Bahnlinien wird das Trasse «dorfnah» angelegt.

4 Elektrisch und mit automatischer Kupplung

Als eigenständige Linie müssen nicht die Standards der Normalspurbahnen, die 1916 rund um Bern alle noch mit Dampf fahren, übernommen werden. Die «Elektrische Solothurn-Bern-Bahn» fährt von Anfang an elektrisch und mit automatischer Kupplung!

5 Mehr Fahrgäste und dichter, attraktiverer Fahrplan

Auf der andern Seite ist die Länge der Schmalspurzüge beschränkt, insbesondere durch die Gleisanlage auf dem Bahnhofplatz Bern. Dieser Nachteil wirkt sich aber für Kunden positiv aus: Mit der Zunahme der Anzahl Fahrgäste kann nicht einfach ein Wagen angehängt werden, sondern es muss ein zusätzlicher Zug geführt werden: Mehr Fahrgäste > dichter, attraktiverer Fahrplan > wiederum mehr Fahrgäste.

BZB und ESB: Zwei unterschiedliche Bahnlinien



1

1913–1916 Bau der «Elektrischen Solothurn-Bern-Bahn» (ESB)

Nach dem jahrzehntelangen Kampf der Solothurner für eine direkte Bahnverbindung nach Bern kann im Sommer 1913 mit dem Bau der ESB endlich begonnen werden. Der Bauablauf wird wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs ab August 1914 verzögert. Fahrdrabt-Kupfer etwa ist Mangelware. Zudem muss der Damm nördlich der Station Schönbühl wegen des sumpfigen Untergrunds dreimal nachgeschüttet werden.

1916 Festliche Eröffnungsfahrt mitten im Krieg

Am 9. April 1916 wird die Strecke von Solothurn bis Zollikofen festlich eingeweiht. Am nächsten Tag beginnt der fahrplanmässige Betrieb – aber eben nur bis Zollikofen, wo die Fahrgäste aus Solothurn und dem Fraubrunnenamt von den 2,7 m breiten ESB-Wagen auf das «schmale» Vorortstram oder die SBB-Züge Richtung Bern umsteigen müssen. (Siehe Titelbild: Eröffnungszug in Schönbühl)

1910–1912 Bau der «Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn» (BZB)

Die Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn (BZB) wird als eingleisige Strassenbahn gebaut, mit 750 Volt (später 850 Volt) Gleichstrom elektrifiziert und mit nur 2,2 m breiten Wagen betrieben. Betriebsaufnahme ist am 13. Juli 1912, aber nur bis zum alten Tierspital (= Henkerbrünli). Erst am 20. Dezember 1917 wird die Linie über städtische Tramgleise bis vor den Hauptbahnhof verlängert.

Die Landesausstellung in Bern und die Güterverbindungsbahn zur 1913 eröffneten Worblentalbahn führen bereits 1914 zu einer starken Verkehrsnachfrage.



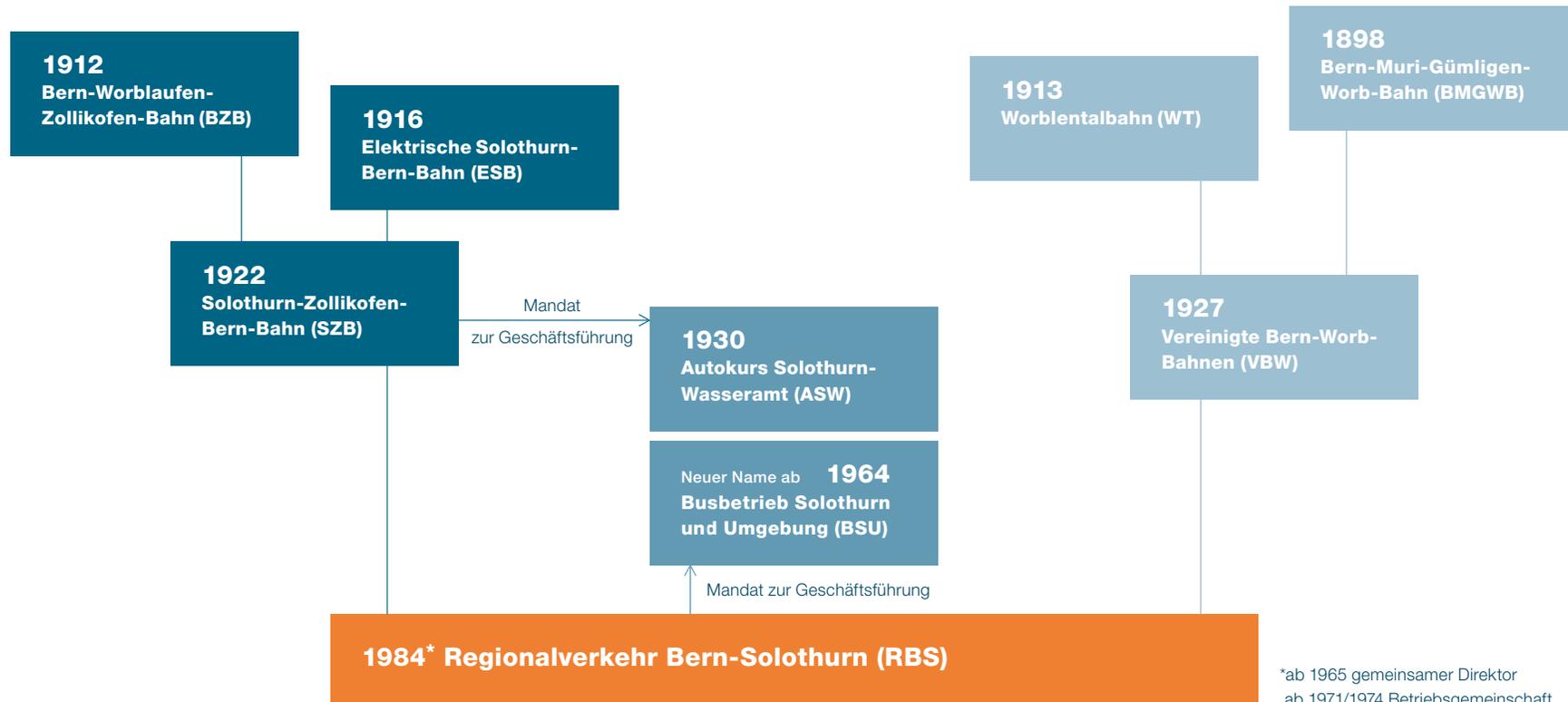
2



3

- 1 *Bescheidener «Bahnhof» Worblaufen, obschon dort bereits ab 1913 ein Gleis Richtung Worblental abzweigt*
- 2 *Die Gleise zwischen Zollikofen und Bern liegen bis 1923 vollständig in der Strassenfahrbahn. Da die Strassen meist nicht geteert sind, muss bei trockenem Wetter der Staub mit einem Wassersprengwagen bekämpft werden*
- 3 *SZB-Zug von 1925 in Bätterkinden*

Der RBS ist aus vier Bahngesellschaften entstanden – geht das Fusionieren weiter?



Werden weitere Fusionen folgen?

In den vergangenen Jahrzehnten wurden weitere Fusionen geprüft (zuletzt mit Bernmobil und PostAuto Region Bern). Für eine erfolgreiche Fusion müssen aber zwei Voraussetzungen erfüllt sein:

- Es müssen sich Einsparungen oder Qualitätsvorteile ergeben, d. h., Leistungen müssen günstiger oder besser angeboten werden können.

- Die Fusionspartner müssen gleich organisiert sein, d. h. als privatwirtschaftliche Aktiengesellschaft oder staatlicher Betrieb.

Immer engere Zusammenarbeit

Der RBS pflegt seit Langem Kooperationen mit andern Transportunternehmungen, wie folgende Beispiele zeigen:

- Aktive Mitarbeit im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und vor allem im Zusammen-

schluss der Schmalspurbahnen (RAILplus): gemeinsamer Einkauf, koordinierte Personalauswahl usw.

- Das Pionierprojekt «Gemeinschafts-abonnemente Vorortsbahnen SZB/VBW – Städtische Verkehrsbetriebe» aus dem Jahr 1975 ist der Vorläufer des späteren «Bäre-Abi» und des heutigen Libero-Tarifverbands.
- Aus dem ersten regelmässigen (und selbsttragenden) Nachtbus der Schweiz zwischen

Bern und Jegenstorf ist die heutige Nachtliniengesellschaft Moonliner entstanden.

- Die Zusammenarbeit mit Bernmobil wird weiter verstärkt: Ab 2016 werden Unterhalt, Reparaturen und Revisionen der Trams beider Unternehmen übergreifend vorgenommen. Damit sparen beide Unternehmen Investitionen und die Arbeiten lassen sich effizienter durchführen.

Erste Fusion – und endlich ohne Umsteigen von Solothurn nach Bern

1923–1924

Aufwertung der Strecke Zollikofen–Bern Henkerbrännli

Um mit den breiteren Solothurner Zügen bis Bern fahren zu können, wird

- eine Umfahrlinie des Dorfes Zollikofen entlang der SBB-Linie bis Worblaufen gebaut («Rüttilinie»),
- das Bahntrasse in Worblaufen weitgehend ausserhalb der Strasse neu angelegt,
- zwischen der Tiefenaubrücke und dem Henkerbrännli ein neues Bahngleis auf dem früheren Trottoir gebaut, so dass das Strassengleis aufgegeben werden kann.

1925

Neuer Fahrplan: weder Bern noch Solothurn zufrieden

Am 1. Oktober können die Fahrgäste endlich direkt auf den Berner Bahnhofplatz fahren. Mit dem Wegfall des Umsteigens in Zollikofen erhofft sich Solothurn eine viel schnellere Verbindung nach Bern mit weniger Halten. Die bernischen Dörfer im Fraubrunnenamt ärgern sich jedoch, wenn ein Zug ohne Halt vorbeifährt. Niemand ist so richtig glücklich.



1 Bahnhofplatz Bern ab 1924

1928

Kompromiss-Beschluss der Regierungsräte von Solothurn und Bern vom April 1928

«Als Schnellzug im Sinne der Übereinkunft [...] vom 23. 3. 1912 gilt nur ein die ganze Strecke Solothurn Hbf.–Bern Bahnhofplatz [...] durchfahrender Zug, der höchstens sieben Unterwegshalte aufweist [...]». Und welch ein Zufall: Die heutigen RE-Züge bedienen sieben Unterwegsstationen.

1916–1924

Umsteigen in Zollikofen

Die beiden Streckenteile Bern–Zollikofen und Solothurn–Zollikofen sind bis 1924 zu unterschiedlich, als dass direkte Züge ab Solothurn bis Bern fahren könnten:

- ESB (Elektrische Solothurn-Bern-Bahn): 2,7 m breite Wagen; die Strecke ist vollständig von der Strasse getrennt (mit Ausnahme von zwei kurzen Strassenstrecken in Moosseedorf und bei der Einfahrt in den Bahnhof Zollikofen).
- BZB (Bern-Worblaufen-Zollikofen-Bahn): Die Gleise sind vollständig seitlich in der Strassenfahrbahn verlegt, bis 1918 beträgt die Wagenbreite nur 2,2 Meter.

1922

Fusion ESB und BZB zur Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB)

Bevor die Strecke Zollikofen–Bern unter laufendem Betrieb technisch aufgewertet werden kann, werden beide Gesellschaften im Mai 1922 fusioniert.

Welchen Beitrag leistete die Bahn für Industrie und Landwirtschaft?



Güterbetrieb wird modernisiert

Zuerst werden die normalspurigen Güterwagen auf schmalspurigen Rollsterneln befördert (ein Normalspur-«Gleis», das von zwei schmalspurigen Drehgestellen getragen wird). 1968 wird das Dreischienengleis (d. h. Schienen im Abstand von 1 m und 1,435 m) Richtung Worblental in Betrieb genommen. Damit können die Normalspurwagen auf eigenen Rädern rollen. Auf der Strecke Jegenstorf-Solothurn werden aus Sicherheits- und Rationalisierungsgründen 1986 Rollböcke eingeführt. Diese kleinen, schmalspurigen Drehgestelle heften sich automatisch unter die Normalspurachsen.

Auf und Ab bei den Gütermengen

Die transportierten Gütermengen schwanken: In den 1930er-Jahren setzt die Krise nicht nur der Industrieproduktion zu, auch die Landwirtschaft kann weniger Produkte absetzen. Dazu kommt die Konkurrenz aufkommender Lastwagentransporte. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt sich zuerst ein regelrechter Nachfrageboom. Ab 1975 jedoch nimmt der Bahngüterverkehr wieder ab, weil

- die Landwirtschaft stark rationalisieren muss (Lastwagen transport direkt ab resp. zu Hof und Feldern),
- Industrien schliessen (Gurit-Worbla; Kartonfabrik Deisswil),
- grössere Lastwagen auf den neuen Autobahnen schneller verkehren.

Die Bahn erschliesst die Industrie ...

Die Bern-Zollikofen-Bahn wird nicht nur als Personen-Vorortstram gebaut, sondern von allem Anfang an auch zum Transport der Güter zu den Industrien im Einzugsgebiet:

- Spinnerei Felsenau (Bild H. U. Würsten)
- Papierfabrik Worblaufen (bis 1939, heute Kaserne)
- Hammerschmiede Worblaufen
- Ziegelei Tiefenau in Worblaufen
- Später Betonzentrale Worblaufen (Zementlieferung)

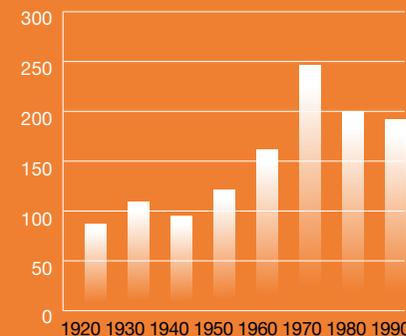
... und die Landwirtschaft

Aber auch die Solothurn-Bern-Bahn befördert Güter, v. a. Produkte von und zu den landwirtschaftlichen Genossenschaften und privaten Mühlebetrieben an den Bahnhöfen

- Lohn-Lüterkofen
- Bätterkinden
- Fraubrunnen
- Jegenstorf

Gütertonnen

in Tausend



Das Ende des Güterverkehrs

Nachdem das Bundesamt für Verkehr beschliesst, dass die SBB allein die Verantwortung für den Einzelwagenverkehr in der Schweiz übernehmen sollen, übergibt der RBS Ende Mai 1999 den Güterverkehr auf dem Dreischienengleis und Anfang 2000 auch den Rollbockverkehr ab Solothurn an SBB Cargo, die ihn mit eigenem Personal und auf eigene Rechnung auf den RBS-Strecken führt. Die SBB stellen wegen mangelnder Rendite den Güterverkehr Ende 2003 zwischen Solothurn und Fraubrunnen und Ende 2012 zwischen Zollikofen und dem Worblental ein.

Wirtschaftskrise, Auto- konkurrenz und Kriegsbeginn

1931

Aus dem Geschäftsbericht:

«... Scharf setzte sodann das Automobil gegen Ende des Berichtsjahres unserer Fahr- leitungsanlage auf der Strassenstrecke Zolli- kofen–Worblaufen zu. Innert vier Monaten wurden hier nicht weniger als fünf hölzerne Fahrleitungsmasten von unvorsichtigen oder betrunkenen Automobilisten umgefahren.»

1934

Aus dem Geschäftsbericht:

«... Die im Jahre 1933 eingeleiteten [...] Ver- handlungen [...] über einen weiteren Lohn- abbau mussten angesichts des Einnahmen- rückganges im Berichtsjahre wieder aufge- nommen werden. Sie führten zu einer Einigung in dem Sinne, dass eine neue Lohnordnung für die Angestellten und ständigen Arbeiter aufgestellt wurde, die eine Entlastung der Betriebsrechnung um rund Fr. 18'000.– im Jahr bringt.»

1937

Aus dem Geschäftsbericht:

«Gelitten hat dieser Verkehr, wie natürlich die Viehbeförderung, unter der [...] in verschiede- nen Ortschaften unseres Einzugsgebietes aufgetretenen Maul- und Klauenseuche, welche die vor der Ansteckungsgefahr zu- rückschreckende Landbevölkerung vielfach vom Reisen abhielt und auch die Unterdrü- ckung verkehrsfördernder Anlässe (Märkte, Ausstellungen) im Gefolge hatte.»

Antrag an die Versammlung der Obligatio- näre der 5 %-Anleihe der SZB von 1931: «Vom 1. 1. 1937 an wird für den Rest der Anleihensdauer [...] der feste Zinsfuss auf 3 % herabgesetzt ...»

1939

Aus dem Geschäftsbericht:

«Angesichts der schwierigen Lage, in wel- che die Landwirtschaft nach der Kriegs- mobilmachung durch den Entzug von Mann und Ross geraten war, wurde nämlich der Streckenunterhalt im Herbst auf das unbed- ingt Nötige eingeschränkt und die dadurch verfügbar gewordenen Arbeitskräfte den Landwirten längs der SZB zur Verfügung ge- stellt, wo es nottat.»



1 Bahnhofplatz Bern

Wie prägen Menschen die Bahn?

Vordenker

Viele Persönlichkeiten haben entscheidend am Erfolg der Bahnverbindung Solothurn–Bern mitgewirkt, beispielsweise

- Bundesrat Ludwig Forrer, der 1912 zwischen den zerstrittenen Kantonen vermittelt hat;
- Grossrat Jakob Iseli, Grafenried, der als Direktionspräsident während des Bahnbau viele Probleme gelöst hat;
- Josef Fahm, der als Direktor zwischen 1953 und 1983 den Ausbau eingeleitet hat;
- Fritz Anderegg, Vorsteher des bernischen Verkehrsamts, der in den 1960er- und 1970er-Jahren für die Finanzierung des Bahnbau gekämpft hat, als viele nur an den Ausbau der Strassen dachten.

Aber auch heute wären kostspielige Ausbauten des RBS undenkbar, wenn nicht Politiker, Behörden von Bund und der beiden Kantone sowie die Stimmbürger an die Notwendigkeit denken würden, dass die nächste Generation eine noch leistungsfähigere Regionalbahn benötigt. Denn allein mit dem Bau von Nord-Süd-Alpentransversalen kann die steigende Verkehrsnachfrage in der Schweiz nicht bewältigt werden. So fahren beispielsweise zwischen Worblaufen und Bern achtmal mehr Fahrgäste als mit der Bahn durch den Gotthard!

Trotz modernsten technischen Einrichtungen fährt auch der RBS nur dank zuverlässigem, motiviertem Personal.



Mitarbeitende

Mitarbeitende verdienen beim RBS etwas weniger als ihre SBB-Kollegen. Sie schätzen die Nähe des Arbeitseinsatzes vom Wohnort, so dass man öfters mit seiner Familie und Freunden essen und die Freizeit verbringen kann. Sie schätzen auch die erhöhte Sicherheit (keine Bahnübergänge ohne Barrieren zwischen Bern und Solothurn; kontinuierliches Geschwindigkeits-Überwachungssystem).

- 1 Lokführer 2016
- 2 Einbau einer Weiche



Fahrgäste

1916 benutzen die meisten Fahrgäste höchstens einmal pro Woche die Züge zwischen Solothurn und Bern. 2016 stellen die täglichen Pendler den Hauptbestandteil der RBS-Kunden. Sie bezahlen pro Fahrt auch nur etwa die Hälfte des Fahrpreises eines Gelegenheitsfahrgastes. Damit würde der RBS ein riesiges Defizit aufweisen, wenn es nicht gelungen wäre, den Betrieb stark zu rationalisieren: Seit den 1920er-Jahren hat sich die Zahl der Fahrgäste vervierfacht, während die Zahl der Mitarbeitenden leicht abgenommen hat! (Zahlen inkl. Linien nach Worb, ohne Bus).



Besondere Fahrgäste

Bundesrats-Fahrten ab Bern nach ihrer Wahl:

- 4. April 1935** Bundesrat Hermann Obrecht
- 18. Juli 1940** Bundesrat Walter Stampfli
- 14. Dez. 1983** Bundesrat Otto Stich
- 18. Dez. 1987** Bundesrat Adolf Ogi
- 9. Dez. 1992** Bundespräsident Adolf Ogi

Krieg und Teuerung

1940–1941

In Bern wird bereits ein unterirdischer Bahnhof geplant

Für die Berner Stadtregierung sind die langen SZB-Züge auf dem Bahnhofplatz seit Langem ein unerwünschtes Verkehrshindernis. Ihre Vorschläge zur Verlegung des Endbahnhofs zum Henkerbrännli oder auf die Schützenmatt stossen aber bei der SZB auf heftige Opposition, will man doch das einfache Umsteigen auf die SBB-Züge nicht aufgeben. 1940 erarbeitet die SBB auf eigene Kosten ein Vorprojekt für einen unterirdischen SZB-Bahnhof und nimmt damit eine Idee aus den 1920er-Jahren wieder auf.

«Angesichts der grossen Kosten dieses Projektes – sie wurden nach den im Jahre 1941 geltenden Preisen auf 4'800'000 Franken veranschlagt – herrschte der Eindruck vor, dass seine Finanzierung auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen möchte.» Diese Idee wird wegen des städtischen Streits um die Lage des zukünftigen SBB-Bahnhofs (heutiger Standort oder weiter im Westen) vorläufig auf Eis gelegt.

1947

Strommangel

Wegen Strommangels verfügen die Behörden Fahrplaneinschränkungen!



1940

Personal erhält das erste Mal einen Teuerungsausgleich

Allein zwischen dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs (August 1939) und Ende 1945 steigen die Lebenshaltungskosten in der Schweiz um 52 %. Dem Personal wird deshalb ab 1940 ein Zuschlag ausbezahlt, was bis Ende 1945 34 % der Lohnsumme ausmacht. Dies ist für die SZB finanziell tragbar, weil die Einnahmen – dank weitgehendem Fehlen der Autokonkurrenz in den ersten Kriegsjahren – stark angestiegen sind. Hier die Erzählung von Jakob Beeri, alt Bahnwärter mit 41 Dienstjahren:

« Bin im Dezember 1944 zur Eisenbahn gekommen. Der Stundenlohn betrug 87 Rappen. Die Arbeit war nicht leicht. Die Gleise in einem schlechten Zustand, die Schienen und Schwellen aus dem Jahr 1915, der Schotter bestand aus Grien mit viel Erde darin und die Schwellen waren teilweise noch aus Tannenrugeln. Das Mittagessen nahmen wir jahraus, jahrein in einem Kesseli mit. Es wurde im Winter in einem Bottich mit heissem Wasser gewärmt. Das Mittagessen nahmen wir auf offener Strecke ein, und bei kalten Nordwinden war ein Erwärmen über Mittag kaum möglich. »

- 1 «Gramper»: Gleisunterhalt noch weitgehend ohne maschinelle Hilfe
 2 Bis in die 1970er-Jahre sind alle Stationen durch Personal bedient, die Billette verkaufen und den Zugverkehr regeln (Bild: Biberist)



Welche Wagentypen verkehr(t)en zwischen Solothurn und Bern?

Der Ursprung in den 1910er-Jahren



Bern-Zollikofen-Bahn
1912

Erste Modernisierung in den 1950er- und 1960er-Jahren



Überlandverkehr
1950

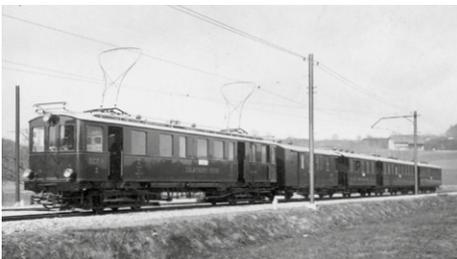
1970er- bis 2010er-Jahre



Vorortverkehr (Mandarinli)
1974–heute S7



Überlandverkehr (La Prima)
1992–heute S8 und S9



Elektrische Solothurn-Bern-Bahn
1916



Vorortverkehr
1954/55



Überlandverkehr (NExT)
2009–heute RE



Vorortverkehr
1965–nachher an BTI

Buchtipps Wer sich für die Geschichte des Rollmaterials zwischen Solothurn und Bern interessiert, dem sei das Buch «Regionalverkehr Bern-Solothurn, Band 2», von J. Aeschlimann empfohlen.

Bahn und Autos kommen sich in die Quere



1950 Erste Modernisierung: 3 Motor- und 3 Zugführungs- wagen

1950 werden drei Pendelzüge in Betrieb genommen, die 1947 bei der damaligen Wagons- und Aufzügefabrik in Schlieren (SWS) und der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen (SIG) bestellt wurden. Die SZB hofft, diese Anschaffung von 2 Mio. Franken unter anderem mit Bundeshilfe finanzieren zu können. Bereits

1941 stellt sie ein entsprechendes Hilfesuch an den Bund. Bis 1943 erhalten viele andere, finanziell schlechter gestellte Privatbahnen Bundeskredite von insgesamt 120 Mio. Franken. Aber erst 1947 ist der Bund bereit, auch die SZB mit Beiträgen zu unterstützen, allerdings nur, wenn sich auch die Kantone und Gemeinden beteiligen.



- 1 *Bahnhofplatz
Bern bis 1965*
- 2 *Unterzollikofen-
Worblaufen vor Eigen-
trassierung 1957*
- 3 *Felsenau vor 1973
mit Ausweichgleis
in der Strasse*

Wie hat man die Gefahren zwischen Bahn und Strasse beseitigt?

Alle Bahnübergänge sind gesichert

Auch wenn ab 1924 die Züge Solothurn–Bern nur noch auf kurzen Strecken in der Strasse fahren, gibt es bis in die 1980er-Jahre immer noch sehr viele Unfälle zwischen den Zügen und Strassenbenutzern an Bahnübergängen. Dies besonders nach dem Zweiten Weltkrieg mit der starken Zunahme des Autoverkehrs.

Lange vor den verbindlichen Vorschriften des Bundes beginnt deshalb die SZB mit der Sicherung der Bahnübergänge, so dass heute auf der direkten Linie zwischen Solothurn und Bern kein öffentlicher Bahnübergang ohne Barriere mehr besteht.

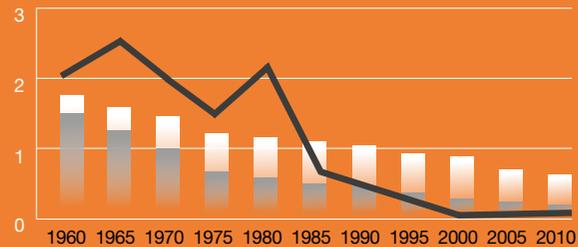
Das Resultat ist frappant

- Zwischen 1955 und 1980 verunfallen im Durchschnitt zwei Personen tödlich pro Jahr (inkl. Worberlinien).
- Seit 1995 kommt es auf dem RBS-Netz zu keinem tödlichen Unfall mehr an Bahnübergängen.

Gefährlich bleibt aber das verbotene Gleisqueren ausserhalb von Bahnübergängen oder bei geschlossenen Barrieren durch Fussgänger, insbesondere in den Stationen.

Bahnübergänge gesichert in 100 Bahnübergänge ungesichert in 100 Todesfälle pro Jahr im 5-Jahres-Durchschnitt

Die Zahlen umfassen alle RBS-Linien, d. h. auch beide Linien nach Worb



1 Ungesicherte Kreuzung Bahn/Hauptstrasse in Schönbühl:

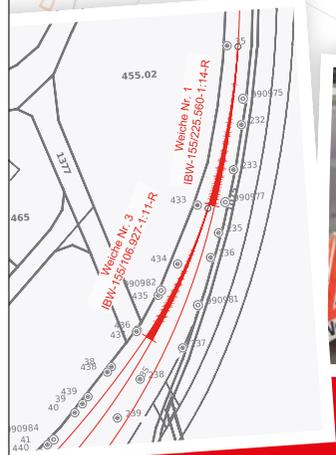
1970 Provisorische Lichtsignalanlage
1999 Trennung von Schiene und Strasse
(Unterführung der Hauptstrasse unter der Bahnlinie durch)

Alles Gute zum Jubiläum!

W+H AG
INGENIEURE UND PLANER

100 Jahre Solothurn – Bern Eine bewährte Verbindung

Bewährt wie die Zusammenarbeit des RBS mit der W+H AG;
wenn es um das Aufgleisen und Ausführen von Projekten geht.
Herzliche Gratulation.



Planen. Messen. Bauen.

W + H AG | Blümlisalpstrasse 6 | 4562 Biberist | www.w-h.ch



Spezialschmierstoffe für...



- ✓ **Gutes Haftvermögen**
- ✓ **Biologisch leicht abbaubar**
- ✓ **Ausgezeichneter Korrosionsschutz**

LUBCON Lubricant Consult AG
swiss@lubcon.com
www.lubcon.com

**Fahren und
sparen in
einem Zug!**



Bahnticket mit Reka-Geld bezahlen – und weiterkommen!

Bezahlen Sie mit Reka-Geld Ihre Tickets und Abonnemente bei den meisten Schweizer Verkehrsbetrieben. Übrigens akzeptieren insgesamt über 9'000 Annahmestellen in der ganzen Schweiz Reka-Geld. reka-guide.ch

Mit Reka liegt mehr drin.

reka 

**3 %
sparen!**

Reka-Checks gibt's mit **3 % Rabatt** in allen grösseren Coop-Verkaufsstellen mit der Supercard.*

* Tageslimite CHF 1'000.–.

Auf die nächsten 100 Jahre!



Seit hundert Jahren verbinden wir Solothurn und Bern. Die spannendsten Geschichten und besten Bilder zeigen wir in den nächsten Monaten auf hundertjahre.ch.
Teilen Sie Ihre eigenen Bilder via Instagram und Twitter mit dem Hashtag **#100Jahre** und gewinnen Sie eine Führerstandsfahrt.

Regelmässige Neuigkeiten zum Jubiläum gibt es auch via WhatsApp. Wie? Das steht auf hundertjahre.ch



Am Samstag, 27. August 2016, steigt das grosse Jubiläums-Fest!

Wir feiern auf den Festplätzen in Solothurn, Jegenstorf und Bern und mit allem, was Herz und Magen begehren.

Bahnhofplatz Bern – ganzer Tag

Der RBS präsentiert zusammen mit Bern Tourismus und Ragaz Catering einige von Berns bekannten, unbekanntem, gemütlichen, kulinarischen und spektakulären Seiten.

- Lokführer sein wie vor hundert Jahren im Nostalgiezug auf dem Bahnhofplatz
- Die Region präsentiert sich mittels Marktständen und Spiel und Spass
- Kulinarische Highlights aus der Region
- Kurz-Stadtführungen
- Besichtigung Bauprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» im Infopavillon
- Kulturelles im Innenhof des Burgerspitals
- Und ... ein Echtzeit-Fenster nach Solothurn

Im und ums RBS-Depot Solothurn – ganzer Tag

In Zusammenarbeit mit Solothurn Tourismus und dem Busbetrieb Solothurn und Umgebung präsentiert der RBS ein abwechslungsreiches Festprogramm für Gross und Klein, für Auswärtige und Einheimische.

- Offene Tore im RBS-Depot Solothurn
- Rundgang mit Ausstellungsstücken von einst und jetzt
- Fahrzeugparade
- Zug-Fahrsimulator



- Marktstände – die Region stellt sich vor
- Rundfahrten mit Silber- und Cabriobus
- Stadtführungen, historischer Markt
- Spiel und Spass für die Kleinen
- Und ... ein Echtzeit-Fenster nach Bern

Jegenstorf – ab 13.00 Uhr

Am Bahnhof und im Schlosspark warten viele verschiedene Attraktionen auf Sie!

- Jahrhundertfestspiele im ganzen Schlosspark «Plauschturnier mit den Gemeinden von Solothurn bis Bern»
- Festreden von Adolf Ogi (Alt-Bundesrat), Roger Schnegg (Direktor Swiss Olympic) und weiteren Persönlichkeiten
- Modelleisenbahnanlage exklusiv im «Mandarinli-Zug» am Bahnhof
- Kinder-Eisenbahn im Schlosspark
- Auf der grossen Bühne zeigen wir «Musikalisches und Künstlerisches» aus der Region
- Sponsoren-Aktivitäten mit Unterhaltungsprogramm

Der Haupt-Show-Act wird noch nicht verraten, nur so viel: Es könnte spät werden.

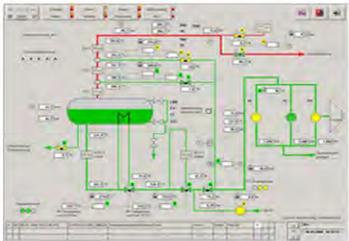
**Viele weitere Attraktionen
sind in Planung – lassen Sie
sich überraschen!**



Bahnsicherungstechnik & Prozessautomation



Hauptsitz Bern
Brunnmattstrasse 40
3000 Bern 14
T +41 31 380 57 57
F +41 31 380 57 59
E bern@leittec.ch
www.leittec.ch



Niederlassung Wettingen
Hardstrasse 41
5430 Wettingen
T +41 56 426 44 77
F +41 56 426 54 62
E wettingen@leittec.ch

In diesen Branchen sind wir zu Hause

Bahnsicherungstechnik

- Visualisierungs- & Bediensystem für Bahnen **VBBa**
(Typengeprüft vom BAV Schweiz)
- Fernübertragungssystem für Bahnen **FWS-S7**
(Typengeprüft vom BAV Schweiz)

Prozessautomation

- Umwelttechnik
- Thermische Anlagen
- Energieversorgung
- Gebäudetechnik



Den Erfolg im Fokus

Projektmanagement ist unsere Leidenschaft

Techdata ist mit ihren Standorten in Bern, Basel, Genf, Lausanne, Luzern und Zürich ein führender Dienstleister in den Bereichen

- Bauherrenvertretung
- Bauherrenunterstützung
- Bauherrenberatung

Wir unterstützen und beraten unsere privaten und öffentlichen Bauträger bei der Entwicklung, Planung und Realisierung ihrer anspruchsvollen Hoch- und Infrastrukturprojekte.

Wir sind vollständig unabhängig und neutral. Seit über 40 Jahren erbringen wir Leistungen, die geprägt sind von Qualität, Kompetenz und hohem Kundennutzen.

Unter www.techdata.net lernen Sie uns näher kennen.

Von der gemütlichen Überlandbahn zur Mini-Metro

1965

Erster unterirdischer Bahnhof der Schweiz für 16'000 Fahrgäste pro Tag

In den 1960er-Jahren glauben viele Leute, dass das Auto auch in der Stadt das Hauptverkehrsmittel werde. Deshalb werden die Bahngleise auf dem Bahnhofplatz entfernt, aber der unterirdische Bahnhof für die Solothurner (und später auch Worber) Züge nur für 16'000 Fahrgäste pro Tag ausgelegt – heute sind es 60'000. Dieser erste unterirdische Bahnhof in der Schweiz wird ab 1961 gleichzeitig mit dem Ausbau des SBB-Bahnhofs gebaut: jeweils etappenweise

in der Lücke zwischen den neuen, hinteren SBB-Perrongleisen und den alten, vorderen SBB-Gleisen. So muss der RBS-Bahnhof nicht tief im Fels gebaut werden, sondern wird unmittelbar unter den SBB-Gleisen angelegt. Diese Bauart ist günstig, verhindert heute aber jede Erweiterung auf gleicher Höhe, da dazu SBB-Gleise ausser Betrieb genommen werden müssten. Deshalb muss für die zukünftige Erweiterung eine andere, tiefere Lage gesucht werden.



Solothurnerlinie ist bereits 1960 stärkste Pendlerlinie

Bahnpendler nach Bern

GBS Schwarzenburgerlinie	511
VBW Murilinie	786
SBB Langnauerlinie	842
VBW Worblentalinie	888
GBS Gürbentalinie	1'185
SBB Bielerlinie	1'290
SBB Langenthalerlinie	1'343
BN Neuenburgerlinie	1'355
SBB Thunerlinie	2'191
SBB Freiburgerlinie	2'345
SZB Solothurnerlinie	2'587

Quelle: Volkszählung 1960



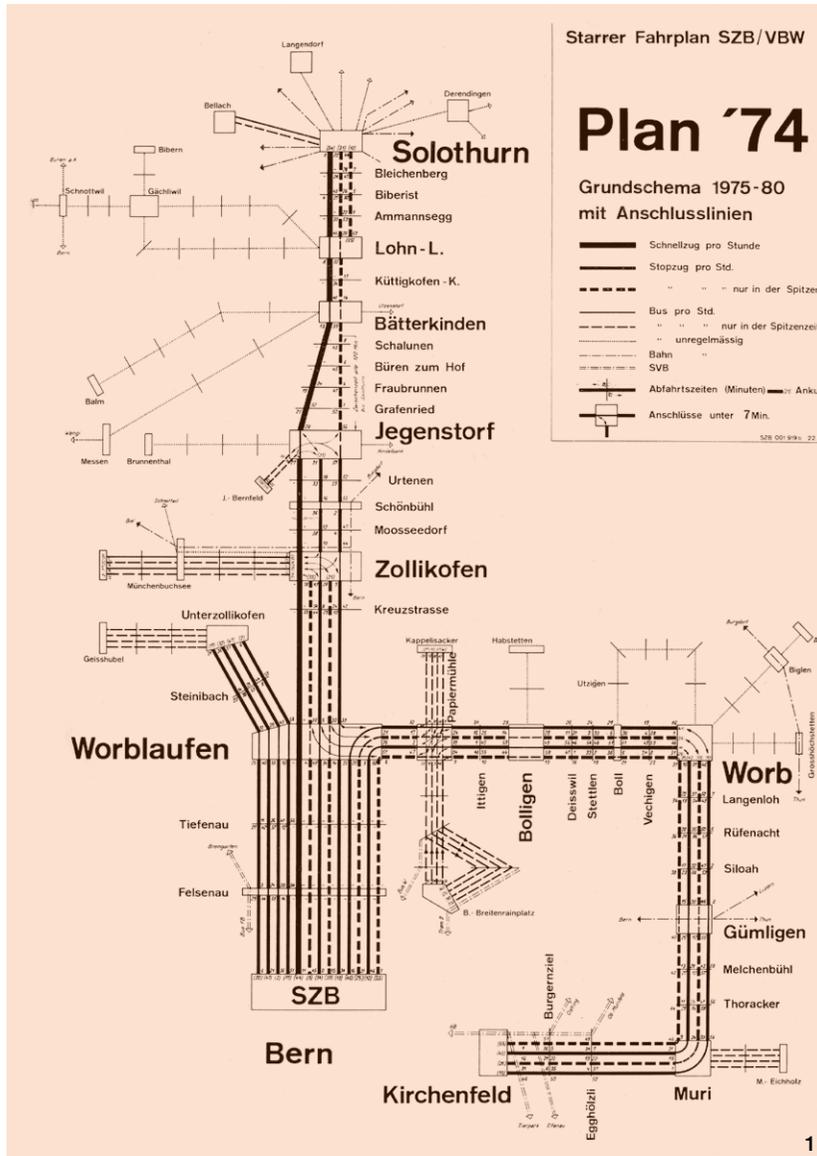
Ausbau Worblaufen

1965 Neue Aarebrücke

1967 Mit Kantonsgeldern werden Strassen und Gleise entflochten

- 1 SZB-Bahnhof zwischen alten SBB-Gleisen (links) und neuen Gleisen (rechts) im Bau (Foto K. Gräub)
- 2 1965: Bahn fährt noch auf der Strassenbrücke; Panzer testen die Tragfähigkeit der neuen Aarebrücke bei Worblaufen
- 3 Bahnhof Worblaufen vor 1967. Gleisdreieck zur Güterverbindungsline ins Worblental, die in der Strasse verläuft

Was bringt ein netzweiter Taktfahrplan?



Erstes Bahn- und Busnetz in der Schweiz mit Taktfahrplan auf allen Linien

Bereits seit den 1920er-Jahren verkehren im Süden Englands Züge im wiederkehrenden Takt und seit den 1930er-Jahren landesweit in Holland. In der Schweiz hinkt man diesbezüglich hinterher. Erst mit der aufkommenden Massenmotorisierung merken die Bahnen: Die Fahrgäste sind nicht mehr bereit, komplizierte Fahrpläne zu studieren. Es dauert bis 1982, bis schweizweit der flächendeckende Taktfahrplan umgesetzt wird. Die SZB mit ihrem überschaubaren Netz nimmt bei der

- 1 Taktfahrplan nach holländischem Vorbild. Jeder Strich bedeutet einen Zug pro Stunde.
- 2 Zollikofen: gesichertes Umsteigen Bahn-Bus, ohne eine Strassenfahrbahn zu queren (Bild jae)

Einführung des Taktfahrplans in der Schweiz eine Vorreiterrolle ein: Bereits ab 1966 fahren die Züge zwischen Bern und Zollikofen alle 20 Minuten. Und im Mai 1974 kann die SZB/VBW ein leicht merkbares, abgestimmtes Taktsystem auf all ihren Bahn- und Buslinien einführen. Der Taktfahrplan ermöglicht einen rationelleren Personal- und Wageneinsatz, so dass ohne zusätzliches Personal 30 % mehr Züge und innerhalb von fünf Jahren 11 % mehr Fahrgäste fahren!

Doppelspur Worblaufen–Bern

Bis 1973

Die eingleisige Strecke von Worblaufen bis zur Einfahrt des Schanzentunnels in Bern verläuft unmittelbar neben der stark befahrenen Tiefenastrasse. Sie weist zahlreiche ungesicherte Bahnübergänge und ein Ausweichgleis auf der Strasse in Bern Felsenau auf (Bild Seite 15).

1971–1974

Der Kanton Bern baut die Staatsstrasse auf vier Spuren aus, was die Verlegung der Bahn unter das Niveau der Strasse bedingt. Gleichzeitig kann die Bahn auf Doppelspur

ausgebaut werden. In Bern Tiefenau entsteht dadurch der zweite unterirdische Bahnhof der SZB.

1974

Auf den neuen Doppelspurgleisen finden auch die Züge aus dem Worblental Platz, die bisher via Wankdorf auf den Kornhausplatz fuhren.

- 1 In Bern Tiefenau entsteht der zweite unterirdische Bahnhof der SZB
- 2 Vorortszüge zwischen Unterzollkofen und Zollkofen Bahnhof (Bild H. Hertig)
- 3 Erster Billettautomat



1

Doppelspur Worblaufen–Bern, Abbruch Dorflinie Zollkofen

Rückbau der Strassen- strecke in Zollkofen

Bis 1974

Die Vorortszüge fahren zwischen Unterzollkofen und Zollkofen Bahnhof einseitig in der Staatsstrasse.

1963

Die SZB unterbreitet den Behörden Pläne, das Gleis aus der Strasse auf ein Eigentrassee zu verlegen. Dagegen wehren sich jahrelang nicht nur die Anwohner vehement, sondern auch die Gemeinde Zollkofen.



2

1974

Da die SZB den unfallträchtigen Strassenbahnbetrieb nicht mehr verantworten kann, wird die Teilstrecke stillgelegt. Die Haltestelle «Oberzollkofen» wird von der Bernstrasse an die «Rüttilinie» verlegt, und auf der verkürzten Strecke Bern–Unterzollkofen verkehrt alle 15 Minuten ein Zug.

Effizienzsteigerung

In den 1970er-Jahren wird stark rationalisiert: Einführung Billettautomaten auf allen Haltestellen (als eine der ersten Bahnen der Schweiz). Erster Billettautomat mit 14 Tasten nur für den Vorortsverkehr. Weder Notenannahme noch Bezahlung mit Kreditkarten. Kein Billetverkauf für Tram, Stadtbus, SBB oder BLS. Ab 1973 kondukteurlose Züge bis Zollkofen, 1974 bis Jegenstorf.



3

1979

Bus anstatt Bahn im Solothurner Vorortsverkehr

Die Haltestellen Ammannsegg und Bleichenberg werden nun tagsüber vom Bus bedient. Von 6 bis 20 Uhr fahren auf der Strecke Solothurn–Bern nur noch Eilzüge, in den Spitzenzeiten alle 30 Minuten. Dies führt zu einer Fahrgastzunahme im Solothurner Vorortsverkehr um 5 %, im Eilzugverkehr um 9 %.

Wieso gehören Bahn und Bus zusammen?

Bus kein Fremdwort für die SZB

Die SZB wird schon 1930 bei der Gründung der Genossenschaft Autokurs Solothurn-Wasseramt (heute BSU) mit deren Betriebsleitung betraut. Auch heute noch führt der RBS die Geschäfte des Busbetriebs Solothurn und Umgebung (BSU). Als solothurnische Gesellschaft betreibt der BSU heute neun eigene Linien, die von Solothurn aus die weitere Region erschliessen. Zudem fährt er Kurse im Auftrag des RBS auf vier Linien.

Wachsende Vororte brauchen Busverbindung zum Bahnhof

Nach dem Zweiten Weltkrieg wachsen die Berner Vororte rasch – leider nicht nur in der Nähe der Bahnstationen. Die SZB erkennt dies früh und erschliesst per Bus viele Dörfer und Quartiere – zuerst mit finanzieller Hilfe der Gemeinden, später des Kantons:

- 1966** Zollikofen Bhf.–Münchenbuchsee
- 1981** Unterzollikofen–Hirzenfeld
- 1983** Schönbühl–Bäriswil
(ab 2004 bis Mattstetten)
- 2002** Worblaufen–Bremgarten

Auf den neuen Buslinien verkehren zuerst Kleinbusse, dann Midibusse, mit dem Fahrgastzuwachs schlussendlich Normal- oder sogar Gelenkbusse.



Oranger Bus nun auch im Bucheggberg

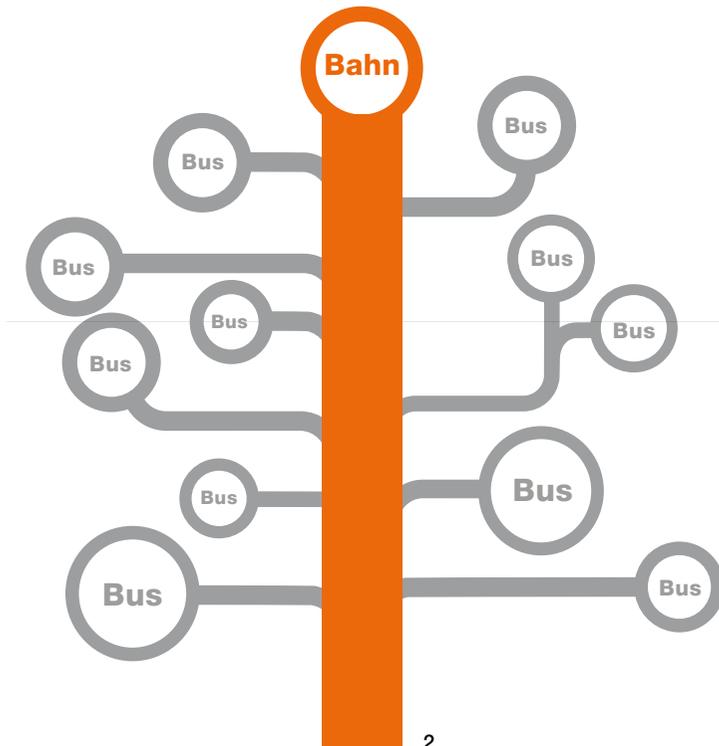
2014: Nach einer öffentlichen Ausschreibung erteilt der Kanton Bern dem RBS den Auftrag, die Buslinien im Gebiet Zollikofen–Lyss–Büren a. A.–Bätterkinden–Jegenstorf zu betreiben. Ziel ist es, die Buslinien und Bahnzüge noch besser zu koordinieren und damit das Umsteigen zu vereinfachen.

Bahn und Bus sind wie ein Baumstamm mit Ästen

Bahn und Bus sollen vom Kunden möglichst als ein einziges Verkehrsmittel wahrgenommen werden. Massnahmen dazu

- 1 *Midibus nach Bäriswil*
- 2 *Das System funktioniert wie ein gesunder Baum. Dieser benötigt nicht nur einen kräftigen Stamm (Bahn), sondern auch weitausragende Äste (Buslinien)*

- Ab 1966 gemeinsame Billette für Bahn und Bus.
- Abgestimmter Fahrplan mit kurzen Umsteigezeiten.
- Bus wartet nach Möglichkeit einige Minuten auf einen verspäteten Zug. Gemeinsame Betriebsleitstelle für Bahn und Bus, um dies sicherzustellen.
- Einfaches Umsteigen (möglichst ohne Strassen zu überqueren).

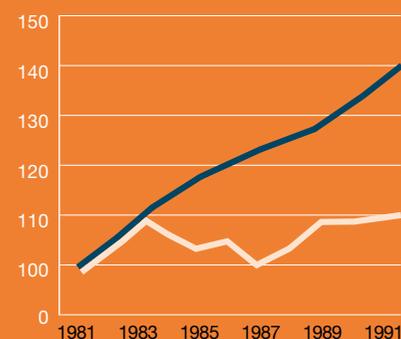


Überwindung von Kapazitätsengpässen: Mehr Doppelspuren

Stabile Kosten trotz Teuerung

Dank Rationalisierung des Betriebs steigt der Aufwand 1981–1990 pro Fahrgast nur um 8 %, obschon die allgemeine Teuerung 32 % beträgt.

Aufwand pro Personen- und Tonnen-km. Teuerung



Der RBS fährt in Moosseedorf auf einem Gleis mittels durchs Dorf

Die fehlende Kreuzungsmöglichkeit in Moosseedorf verhindert eine Fahrplanverdichtung. Zudem sind die drei Blinklicht-Bahnübergänge im Dorf gefährlich. In den 80er-Jahren wird die doppelspurige Umfahrungslinie geplant. Erst im zweiten Anlauf beschliesst die Gemeindeversammlung ihren Beitrag an die doppelspurige Umfahrungslinie.

1 Moosseedorf vor 1991



Auf zwei Gleisen fahren

Vor 100 Jahren wird die Bahnlinie Solothurn–Bern durchgehend eingleisig angelegt, d. h., die Züge können jeweils nur in den Stationen mit den Gegenzügen kreuzen. Damit der Fahrplan verdichtet werden kann und sich Verspätungen von einem Zug nicht mehr auf den Gegenzug übertragen, wird die Strecke schrittweise auf Doppelspur ausgebaut:

Doppelspurausbau in kleinen Etappen

- 1974** Worblaufen–Bern
- 1977** Worblaufen Nord
- 1979** Oberzollikofen–Worblaufen
- 1982** Zollikofen Nord
- 1987** Jegenstorf Süd–Urtenen
- 1991** Moosseedorf Richtung Zollikofen (Umfahrungslinie) / Oberzollikofen / Urtenen-Schönbühl
- 1997** Jegenstorf–Jegenstorf Süd
- 1998** Schönbühl–Moosseedorf
- 2001** Jegenstorf Einfahrt Süd
- 2002** Bätterkinden Süd
- 2004** Bahnhof Zollikofen
- 2010** Fraubrunnen–Grafenried
- 2013** Biberist
- 2019** Lücke zwischen Moosseedorf und Zollikofen
- 2020 Geplant:**
Doppelspurinsel Büren zum Hof und Grafenried–Jegenstorf Nord

Viele ermöglichen den Ausbau

Der RBS – und sicher auch seine Kunden – sind all denen dankbar, die diesen schrittweisen Ausbau der Bahninfrastruktur ermöglicht haben:

- den Behörden und Steuerzahlern von Bund und Kantonen für die Finanzierung;
- den Planern und Bauarbeitern, die oft in der Nacht arbeiten müssen;
- aber auch den Landbesitzern, die den benötigten Landstreifen meistens ohne Grundsatzopposition und damit ohne Expropriation verkaufen.

Innovationen!

- 1912** Dank der Rollschemel können im Berner Vorortsbereich Normalspur-Güterwagen auf den schmalspurigen BZB-Gleisen befördert werden.
- 1916** Erste elektrische Überlandbahn in der Region (SBB-Züge fahren noch mit Dampf). Deshalb die Firmenbezeichnung: «Elektrische Solothurn-Bern-Bahn»
- 1965** Bern RBS: erster unterirdischer Bahnhof in der Schweiz.
- 1972** Mitsprache: 57 % der 5'898 abstimmenden Fahrgäste wählen Orange als neue einheitliche Wagenfarbe für SZB und VBW.
- 1974** Erster Taktfahrplan mit mehreren koordinierten Bahn- und Buslinien (SBB erst 1982). Effizienzsteigerung dank kondukteurlosem Betrieb im Vorortsbereich.
- 1975** Erste kombinierte Abonnemente Bahn/Tram/Stadtbuss in der Region Bern.
- 1981** Erster Billettbar-Triebwagen, der durch Kondukteure bedient wird, die aus technischen Gründen die alten Eilzugwagen Solothurn–Bern bis 1993 begleiten (Bild).



- Ab 1982** Erste Nachtbuslinie der Schweiz, die an jedem Wochenende verkehrt.
- Ab 1982** werden Stationen so umgebaut, dass man möglichst Tür zu Tür vom Zug zum Bus umsteigen kann (VCS-Innovationsdiplom 2001).
- Ab 1992** Niederflurfahrzeuge und erhöhte Perrons ermöglichen Rollstuhlfahrern, ohne fremde Hilfe Züge zu benützen (mit WSB und BDWM).
- 2003** Innovationspreis für «Sorry-Ticket» (bei Verspätungen über 10 Minuten).
- 2004** Kinderbahnhof in Bern (Kinderhütendienst; zusammen mit BLS).
- 2010** Einführung von Multifunktionsabteilen.
- 2014** Mitsprache: Kunden liefern 600 Ideen zur Ausrüstung der neuen S7-Züge.

Und Flops?

- 1971** Die SZB schlägt den Bau von Hochperrons vor und probt in Bern aus, ob dadurch schneller ein- und ausgestiegen wird. Trotz positiven Erfahrungen lehnt das Bundesamt für Verkehr dies ab, weil der Spalt zwischen Wagentritt und Perron eine Unfallgefahr darstellt.
- 1979** Die eingeführte direkte Buslinie vom Bucheggberg nach Solothurn (Gemeinschaft Postauto und BSU) wird einige Jahre später eingestellt, weil in Lohn die Fahrgäste ohnehin auf die schnelleren Züge umsteigen.
- 1980–1989** Verbilligte Fahrscheinhefte für Fahrten nach 8 Uhr: Bei den Fahrgästen sind diese unbeliebt, weil sie zwei verschiedene Fahrscheinhefte mitführen müssen – nun aber beim Verkehrsverbund Zürich eingeführt (Bild).
- 1983** Nachmittags-Busausflugsfahrten zur besseren Auslastung der Fahrzeuge wegen mangelnder Nachfrage eingestellt.
- 1992** Neue Niederflurtriebzüge mit engen Sitzen im Erstklass-Abteil (wird 1994 durch Beschaffung von Zwischenwagen «La Prima» korrigiert). Ebenso werden aufgrund der Fahrgastwünsche ab 2010 Klimaanlagen eingebaut.



- 1990er-Jahre** Die Reisebüro­tätigkeit auf RBS-Stationen erweist sich nicht als rentabel und wird deshalb eingestellt. Erfolgreicher ist unsere Partnerbahn «Aare Seeland mobil asm» mit ihrem Reisebüro im RBS-Bahnhof Bern.
- 1999** Die zusammen mit den Volkshochschulen eingeführten Sprachkurse in den Morgen-Eilzügen Solothurn–Bern werden nach einiger Zeit wegen zu geringer Nachfrage und zu grossen Aufwands eingestellt.

Sparen und Effizienzsteigerung

Mit 15 % weniger Mitarbeitern 10 % mehr Züge führen

Einmal mehr muss der RBS das Unmögliche versuchen: besseres Fahrplanangebot und gleichzeitig sparen (siehe dazu die Grafik auf der nachfolgenden Seite).

1993 Moderner Eilzugbetrieb zwischen Solothurn und Bern

Neue Niederflurzüge fahren ab Mai 1993 von 6 bis 20 Uhr alle 30 Minuten zwischen Solothurn und Bern und lösen die alten Fahrzeuge aus den 1950er-Jahren ab (Bild unten). Trotz Rezession ergibt sich auf dieser Linie sofort ein Fahrgastzuwachs von 7 %.



- 1 *Altes und neues Rollmaterial 1992 in Fraubrunnen (Bild jae)*
- 2 *Gleismagnete der alten Zugsicherung, die nur punktuell und damit unter Umständen den Zug zu spät zum Halten bringen*
- 3 *Vororts-Fahrgäste auf den viel zu engen Perrons*

1998 Das umfassendste Zugsicherungssystem der Schweiz

Unterstützt vom Bundesamt für Verkehr und entwickelt von Integra/Siemens installiert der RBS – zusammen mit FB und WSB – das umfassendste Zugsicherungssystem der Schweiz: Die Züge werden nicht erst beim Überfahren eines Signals zum Halten gebracht, sondern ihre Geschwindigkeit wird laufend überwacht. Damit wird bereits bei der Zufahrt zu den Signalen, Kurven oder Gleis-Enden kontrolliert, ob der Zug genügend abbremst.



Bahnhof Bern: Planung neuer Bahnhof und Sofortmassnahmen

Bereits in den 1990er-Jahren werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton, der Stadt Bern sowie der SBB Pläne für einen neuen, leistungsfähigeren RBS-Bahnhof in Bern ausgearbeitet. Klar ist, dass ein solch kostspieliges Projekt nicht kurzfristig realisiert werden kann. Deshalb werden 1997 als Sofortmassnahme Warteräume gebaut, so dass sich die ein- und aussteigenden Vororts-Fahrgäste auf den viel zu engen Perrons weniger behindern.



Wie eigenwirtschaftlich fährt der RBS?

Pendler zahlen nur einen Teil der Kosten

Bis Ende der 1950er-Jahre kann die SZB ihre Betriebskosten mit den Einnahmen knapp decken. Die – früher vernachlässigte – Erneuerung der Anlagen und des Rollmaterials führen nun zu Defiziten, ebenso wie die Zunahme der stark verbilligten Abonnemente. Die finanzielle Lücke wird heute vom Bund und den Kantonen gedeckt. Mit 70-80% ist der Betriebs-Kostendeckungsgrad des RBS im Vergleich zu andern Regionalbahnen hoch, d. h., der Steuerzahler steuert weniger an die Fahrkosten der RBS-Kunden bei als bei vielen andern Bahnen. Würden auch die Pendler und Schüler pro Fahrt so viel zahlen wie die Kunden mit Einzelbilletten und Halbtaxabonnements, dann würde der RBS-Betrieb Gewinn machen und nur für die Infrastruktur auf Betriebsbeiträge von Bund und Kanton angewiesen sein.



Weniger Personal erbringt mehr Leistung

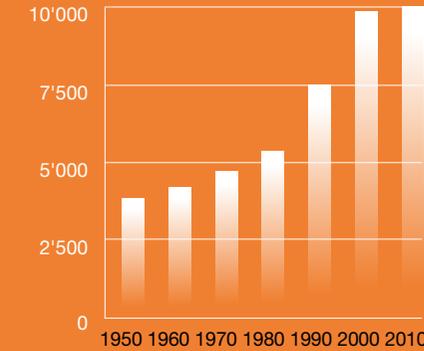
Seit den 1970er-Jahren wird die Effizienz stark gesteigert dank

- Verzicht auf Konduktorbegleitung der Züge,
- effizientem Taktfahrplan (kurze Endaufenthalte),
- Reduktion der Stations-Schalterbedienung.

Man mag diese effizienzsteigernden Massnahmen als Abbau der Dienstleistung bedauern. Sie sind aber nötig, damit auf der andern Seite das gute Fahrplanangebot und die stark gestiegenen Löhne nicht zu höheren Tarifen oder zu einer untragbaren Belastung der Steuerzahler führen.

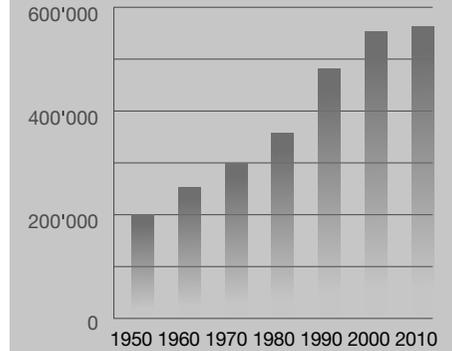
Betriebsproduktivität

Zugkilometer/Mitarbeitende



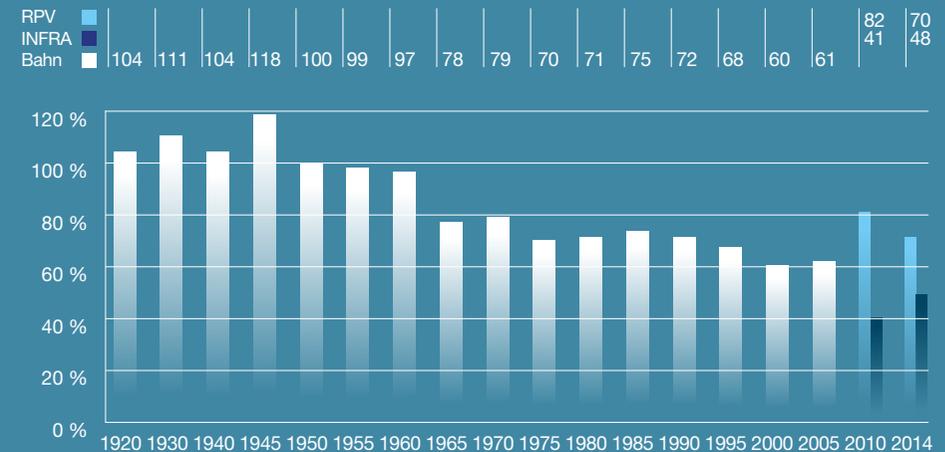
Verkehrsproduktivität

Personenkilometer/Mitarbeitende



Deckungsgrad Bahn 1920–2015

Deckungsgrad in %



- 1 Der gute Kostendeckungsgrad kommt auch dadurch zustande, dass nicht jedem Kurzstreckenfahrergast in den Spitzenzeiten ein Sitzplatz angeboten wird. Dies bedingt aber grosszügige Stehplatzabteile, die auch den Rollstuhlfahrern, Kinderwagen und Velotransporten dienen. Bild: Neue Multifunktionsabteile in den umgebauten «Secondas» auf den Linien S8+S9
- 2 Ab 1990 inklusiv S7+G
- 3 Ab 2005 wird zwischen der Finanzierung der Infrastruktur (Gleise usw.) und des Betriebes (Züge) unterschieden

Subjektive Sicherheit, Qualität und Nutzung von Bahnterrain

Züge mit Securitas, Videoüberwachung und S9 abends per Bus

Verschiedene Massnahmen zielen darauf hin, dass sich die Fahrgäste beim RBS sicher fühlen:

- Ab 1996** Züge werden abends sporadisch von Sicherheitspersonal begleitet, die auch die Billette kontrollieren.
- 2001** Die Linie Bern–Unterzollikofen wird abends auf Bus umgestellt, um die unterirdischen Stationen Felsenau und Tiefenau schliessen zu können.
- Ab 2005** Videokameras in den Wagen (Bahn und Bus).

Weitere Planungs- entscheide zur Sicherheit:

- Keine WC in RBS-Zügen (in vielen S-Bahnen sind WCs Quellen von Sicherheitsproblemen).
- In Bern RBS bleibt bis zum letzten Zug eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter anwesend.
- Unterführungen werden aufgehellt und ggf. verbreitert: Tiefenau und Felsenau (2004), Worblaufen, Oberzollikofen (2013) und in Solothurn (1995).

Bauten bei Stationen bringen Einnahmen und Kunden

Bahnen besitzen oft in Bahnhofnähe Terrain, das nicht mehr für den Bahnbetrieb, z. B. für den Güterverkehr, benötigt wird. Anstatt weiteres Kulturland zu überbauen, bringen Bauten auf diesem Terrain eine eigentliche Win-win-Situation: Benutzer dieser Bauten haben kurze Wege zum Zug und der RBS hat Einnahmen durch Baurechtszins oder Landverkauf. So entstehen in Worblaufen:

- 1974** Büro- und Wohnhochhaus «Metrohaus»
- 1991** Bürobau auf Dach der Busgarage
- 1995** Bürohaus Lindenpark über einem Bahndepot (Bild oben)
- 2007** Bürohaus W200



1

2004 Vom RBS-Zonentarif zur Libero-Tarifgemeinschaft

Seit 1980 ist auf dem RBS-Netz ein einheitlicher Zonentarif gültig. 2004 wird dieser auf die ganze Region Bern-Solothurn unter dem Namen «Libero» ausgedehnt.

2005 Rauchen verboten

Ab 2001 baut der RBS neue Trennwände in die Wagen ein, um Nichtraucherabteile zu vergrössern. Ende 2005 wird das Rauchen in Schweizer Bahnen verboten.

Ab 2006 Sicherer durch Waldpassagen

Wie oft war die Strecke Jegenstorf–Bätterkinden wegen Baumfall gesperrt! Noch schlimmer wäre es, wenn ein Zug in einen umgefallenen Baum fahren würde. Deshalb wird ab 2006 ein Waldstreifen von ca. 30 m gefällt und mit Bäumen bepflanzt, die nicht mehr auf das Gleis fallen können.



2

- 1 Bürohaus Lindenpark
- 2 Baumfall zwischen Jegenstorf und Grafenried 1962

Welche Antworten hat die Bahn auf die wachsenden Ansprüche?

Zugänglich für alle Menschen mit Handicap sollen den öffentlichen Verkehr ohne fremde Hilfe nutzen können. Bis 2023 müssen Bahnen ihre Perrons, Züge und Informationssysteme entsprechend anpassen. Gleiches gilt für die Gemeinden als Eigentümer der Bushaltestellen. **Der RBS ist in einer vorteilhaften Situation. Sein Netz wird nur von eigenen Zügen befahren und weist keinen Güterverkehr mehr auf. Früh schon konnten deshalb Perrons und Fahrzeugtüren aufeinander abgestimmt werden. Schwieriger ist hingegen, dass fast alle Bahnhöfe in einer Kurve liegen.**



Eigenwirtschaftlichkeit Mobilität kostet. Fahrgäste und Steuerzahler kommen für die Betriebs- und Unterhaltskosten im öffentlichen Verkehr auf. Externe Kosten (Gesundheitsschäden, Unfallfolgekosten) sind beim öffentlichen Verkehr im Vergleich zum Autoverkehr hingegen gering. Dank zahlreichen Fahrgästen erreicht der RBS eine hohe Eigenwirtschaftlichkeit. Gesetzliche Vorgaben, Sicherheitsanforderungen, Fahrgastkomfort (z. B. Klimaanlage) und der Wunsch nach günstigen Ticketpreisen stellen jedoch eine grosse Herausforderung dar.

Landschaftsqualität Eine Bahn braucht weniger Fläche als die Strasse: Der RBS transportiert auf den zwei Gleisen zwischen Worblaufen und Bern fast gleich viele Fahrgäste wie eine sechsspurige Autobahn. Aber auch Bahnen zerschneiden und prägen die Landschaft. **Seit einigen Jahren führt der RBS ein Ökoinventar über alle seine Grundstücke und versucht, diese naturnah zu bewirtschaften. An Böschungen werden beispielsweise Trockenwiesen angelegt und für Amphibien wurden Hilfen entwickelt, damit sie das Bahntrasse querren können.**

Lärm Damit ein Zug ruhig fährt, sind die Räder mit starren Achsen verbunden. Diese können aber in Kurven laut kreischen. Auch beim Bremsen kann Lärm entstehen. Zudem müssen Gleise und Fahrleitungen gewartet werden, was oft nur nachts möglich ist. **Auch wenn der RBS die gesetzlichen Lärmwerte einhält, geht die Suche nach Lärmschutzmassnahmen weiter. Zum Beispiel kommen Radschallabsorber, Scheibenbremsen und Schmieranlagen zum Einsatz. So kann das Problem gemindert werden; ganz gelöst ist es hingegen nicht.**



Energiewende Von den Bahnen wird erwartet, dass sie mit raschen Schritten den Energieverbrauch senken und vermehrt Strom aus erneuerbaren Quellen beziehen. **Seit Anfang 2016 bezieht der RBS den Fahrstrom nur noch aus Wasserkraft und Sonne. Moderne Züge speisen zudem beim Bremsen Strom in die Fahrleitung zurück und Leitsysteme unterstützen Lokführer im EcoDrive.**

Zeitgemässe Arbeitsmodelle Viele Menschen (Tendenz steigend) sind nicht nur auf Karriere, maximalen Verdienst und Prestige im Beruf fixiert, sondern auf Vereinbarkeit von Freizeit, Familie und Beruf. **Mit Teilzeit, Vaterschaftsurlaub, Elternzeit, flexiblem Pensionierungsalter, Weiterbildungen etc. versucht der RBS diesen Anliegen nachzukommen. Die Überschaubarkeit des Betriebs ermöglicht zudem rasche Entscheidungen. Die Mitarbeitenden können so einiges bewegen.**



Fahrgastinformation in Echtzeit

Neben der altbekannten Fahrplantafel werden laufend auch elektronische Abfahrtsanzeiger installiert, welche die nächsten Abfahrten auf die Minute genau anzeigen und im Bedarfsfall auch Mitteilungen einblenden. Für Sehbehinderte gibt es eine integrierte Vorlesefunktion.



Fahrplan und Billett werden mobil

Die Einführung von Automaten in den 1970er-Jahren hat den Verkauf von Billetts verändert. Bediente Verkaufsschalter werden immer weniger genutzt. Mit der Verbreitung von Smartphones folgt nun der nächste Schritt: Billette werden mittels App gekauft und Echtzeit-Fahrpläne sind jederzeit abrufbar.



RBS nutzt immer stärker die neuen Technologien

Fernsteuerung für Übersicht und Betriebsstabilität

Ab 1958 können Weichen und Signale der Station Bern Tiefenau von Worblausen aus ferngesteuert werden. Von 1979 bis 1999 realisiert die Bahn die Fernsteuerung aller Stationen durch Worblausen. Das spart Kosten und erhöht die Übersicht über den Zugverkehr. Die Fernsteuerung aus den 1970er-Jahren muss nun ersetzt werden, so dass seit Ende 2014 schrittweise eine Fernsteuerung der neuesten Generation mit Bildschirmarbeitsplätzen in Betrieb genommen wird.



Leittechnik erhöht Streckenkapazität und mindert Störungen

Auf dem RBS-Netz verkehren Züge in Abständen von teilweise nur 80 Sekunden. Störungen führen deshalb rasch zu Folgeverspätungen auf dem gesamten Netz. Eine spezielle Leittechnik-Software unterstützt die Fahrdienstleiter, die richtigen Entscheide zu fällen, um Störungen zu beschränken und schneller zu beheben. So können auch Kapazitätsreserven noch besser ausgeschöpft und die Fahrgäste auch im Störfall mit verlässlicheren Abfahrts- und Ankunftsprognosen versorgt werden.

Wie soll der überfüllte Bahnhof Bern ausgebaut werden?

Die beste Lösung: ein neuer RBS-Bahnhof unter den Gleisen der SBB

Der RBS-Bahnhof in Bern ist Anfang der 1960er-Jahre für täglich rund 16'000 Reisende ausgelegt worden; 50 Jahre später benutzen an Spitzentagen über 60'000 Fahrgäste die über 500 ein- und ausfahrenden Züge. Auch betrieblich ist die Kapazitätsgrenze erreicht:



Weder die Anzahl noch die Länge der Züge kann erhöht werden. Und der Hauptzugang führt direkt in die oft überfüllte Empfangshalle. Der Bahnhof ist damit an seine Leistungsgrenze gelangt und muss dringend ausgebaut werden.

Unter der Federführung des Kantons Bern wurden im Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» zwanzig Umbau- und Ausbau-Varianten erarbeitet und von Experten detailliert geprüft. Ende 2012 hat sich für alle Projektpartner die beste Lösung herauskristallisiert:

Ein neuer RBS-Bahnhof unter dem SBB-Bahnhof ist die beste Lösung, um

- während des jahrelangen Baus die Kunden und den Bahnbetrieb nicht zu stark zu stören,
- die nötigen Flächen für die wachsende Anzahl Kunden bereitzustellen,
- die heute gültigen Sicherheitsanforderungen zu erfüllen,
- die Möglichkeit offenzuhalten, die neue Anlage später zum Durchgangsbahnhof auszubauen.

Bereit für die Zukunft

Der neue RBS-Bahnhof in Bern soll 2025 in Betrieb gehen und bringt folgende dringend notwendige Verbesserungen:

- **Mehr Platz auf den Perrons; keine abgesperrten Wartezonen mehr**
- **Möglichkeit für 180 Meter statt 120 Meter lange Züge; 50 % mehr Sitzplätze pro Zug**
- **Kapazität für mehr Züge; künftige Verdichtung des Fahrplankakts**
- **Zwei Ausgänge in unterschiedliche Richtungen; Sicherheit im Notfall (Evakuation), kürzere Umsteigewege zum Tram (Haltestelle Hirschengraben), kürzere Fusswege in die Länggasse und in Richtung Mattenhof**

Zukunftsszenarien – schneller und mit mehr Sitzplätzen

Alle Zukunftsszenarien zeigen Mehrverkehr

Prognosen sind immer mit Unsicherheiten behaftet! Aber alle Verkehrsprognosen gehen auf der Linie Solothurn–Bern (und auch im Worblental) von Mehrverkehr aus:

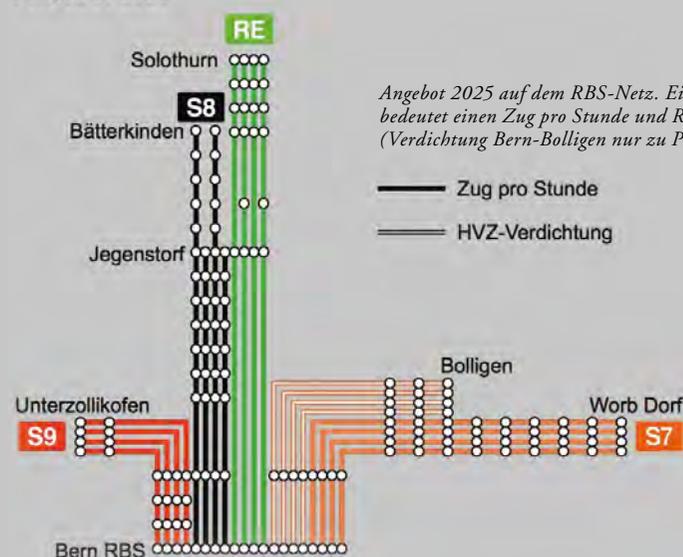
- Zunehmende Wohnungsbedürfnisse können trotz Verdichtung nicht in den Städten allein befriedigt werden.
- Autobahnen und Hauptstrassen im Norden und Osten Berns sind schon heute überlastet. Opposition gegen weiteren Strassen- und Parkplatzausbau erhöht Zahl der Pendler in Bahn und Bus.
- Die weitergehende Spezialisierung der Berufe und mehr Zweitverdiener führen zu längeren Pendlerdistanzen, weil ein Umzug an den neuen Arbeitsort oft keine Alternative ist.

Die offiziellen Prognosen gehen von einer Steigerung der Fahrgastzahl von 25 % bis über 60 % auf verschiedenen Abschnitten des RBS-Netzes aus. Deshalb muss in den kommenden Jahren das Zugangebot der erwarteten Nachfrage angepasst werden.

Ziel 2020

- S8 Bern–Jegenstorf: Jeder zweite Zug verkehrt bis Bätterkinden mit Halt in Grafenried, Fraubrunnen, Büren zum Hof und Schalunen (Halbstundenbetrieb).
- RE Solothurn–Bern: Die Fahrzeit beträgt 34 Minuten (heute 37 Minuten), mit ganztägigem Viertelstundentakt. Fahrgäste nach Solothurn aus Grafenried, Büren zum Hof und Schalunen müssen in Bätterkinden umsteigen.

Angebot 2025



Angebot 2025 auf dem RBS-Netz. Ein Strich bedeutet einen Zug pro Stunde und Richtung (Verdichtung Bern-Bolligen nur zu Pendlerzeiten).

— Zug pro Stunde
— HVZ-Verdichtung

Eisenbahn planen heisst, 15 Jahre in die Zukunft schauen

Fahrplanänderungen und Mehrangebot erfordern neue Doppelspuren und vergrössern den Rollmaterialbedarf. Zugbeschaffungen benötigen mindestens fünf Jahre vom Projektstart bis zur Inbetriebnahme der Flotte. Und Streckenausbauten müssen rund 15 Jahre im Voraus geplant werden. Sie durchlaufen ein aufwendiges Bewilligungsverfahren, benötigen umfangreiche Umweltberichte und müssen finanziert werden. Das Bundesamt für Verkehr steuert – zusammen mit den Kantonen – Planung von Angebot, Infrastrukturausbau und Rollmaterialbeschaffung. Die einzelne Bahnunternehmung ist damit nicht unabhängig.

Beispiel einer langen Planung

Erster unterirdischer Bahnhof in Bern:

- 1924 Erste Idee
- 1940 Erste Pläne
- 1952 Gutachten
- 1953 Vorprojekt
- 1955 Definitives Projekt
- 1960 Baubeginn
- 1965 In Betrieb



Ziel 2025

- Inbetriebnahme neuer Bahnhof Bern.
- Verlängerung der Züge Solothurn–Bern auf 180 Meter. Das bringt 50 % mehr Sitzplätze.

Und später

- Bei Bedarf längere und/oder mehr Züge auf den Linien S7, S8 und S9.

Wieso überhaupt Bahn und Bus fördern?

RBS Bern–Worblaufen: 9'000 Fahrgäste

(zwischen 17 und 18 Uhr)



Auch wenn in Zukunft die Autos noch viel sparsamer und umweltfreundlicher werden – ein riesiger Vorteil von Bahn und Bus wird immer wichtiger:

*Bahn-Fahrgäste
brauchen circa
dreimal weniger
Platz zum Fahren
und circa
20-mal weniger
zum Parkieren!*

Grauholzautobahn A1: 10'000 Fahrzeuge

(zwischen 17 und 18 Uhr)



(Bild Bruno Petroni)

