



Was 1994 mit einer ersten Durchmesserlinie Fribourg – Bern – Thun begann, wuchs inzwischen auf das zweitgrößte S-Bahn-Netz der Schweiz heran.

S-Bahn Bern

Berner Nahverkehr im Takt

1987 wurden die Verbindungen der S-Bahn Bern nach Fribourg westlich sowie die Linie nach Thun östlich der Stadt versuchsweise miteinander verbunden. Unter dem Namen S 1 wurde die Verbindung 1994 endgültig eingeführt. Inzwischen befördert der öffentliche Verkehr von Bern täglich 170.000 Personen. Für die nächsten Jahre bis 2030 wird auf den Berner S-Bahnlinien mit einem weiteren Wachstum von rund 50 Prozent gerechnet.

In den Jahren 1994 bis 1998 wuchs das Berner Normalspur-S-Bahn-Netz auf sechs Linien. Doch bereits 1974 wurde der Viertelstundentakt auf der Meterspur-Linie in der Region Bern eingeführt. Mit der Umsetzung des sogenannten „Plan 74“ wurde hier der erste Grundstein für eine S-Bahn in der Schweiz gelegt.

Ausbau in Etappen

Mit dem Fahrplanwechsel 2005 wurde das ganze bisherige System der S-Bahn Bern hinterfragt. In der Folge fand eine Bereinigung der Zuständigkeiten zwischen SBB und BLS statt. Die BLS verzichtet auf den Fernverkehr zugunsten des Regionalverkehrs und S-Bahn-Verkehrs Bern sowie der Linie Bern – Luzern und S-Bahn Luzern West. Entsprechend fand auch ein Austausch des Rollmaterials statt. 2008 folgte teils eine Reorganisation und teils eine Optimierung des Angebots unter Einbezug neuer Tickets und Tarifverbände. Die Fusion der BLS Lötschbergbahn mit dem Regionalverkehr Mittelland zur BLS AG

bewirkte, dass alle Normalspurlinien der S-Bahn Bern nun nur noch durch eine Gesellschaft betrieben wurden. Um das antizipierte Wachstum von jährlich drei bis vier Prozent über die nächsten Jahre zu bewältigen, wurden Teilergänzungen aller Systemkomponenten in zwei Etappen bis 2012 respektive bis 2019 genehmigt. Heute sind zwei EVU für die S-Bahn Bern tätig, die dafür täglich 20.000 Sitzplätze einsetzen:

- Die BLS AG betreibt zehn Linien mit einstöckigen Niederflur-beziehungsweise Doppelstockfahrzeugen MUTZ.
- Der meterspurige Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS betreibt vier Linien.

Das System S-Bahn-Bern bedient heute 137 Haltestellen und Bahnhöfe mit 103 Fahrzeugen an 458 Kilometern Streckenlänge in fünf Kantonen und umfasst rund 3000 Mitarbeitende.

S-Bahn kein Unternehmen?

Rein rechtlich gesehen existiert kein Unternehmen S-Bahn Bern. Die aus

der historischen Entwicklung heraus gewachsene Struktur ist ein Partnerschaftsmodell: Die Federführung obliegt der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) des Kantons Bern. Die Kantone Freiburg, Solothurn, Neuenburg und Waadt sowie der Bund sind Mitbesteller des Angebots und stellen die Koordination mit den S-Bahnen Freiburg, Waadt (beide bestehend) und Neuenburg (in Planung) sicher. Das Produkt „S-Bahn Bern“ mit Marktauftritt und Netzgestaltung wird von einer schlanken Marketing-Organisation des BVE entwickelt und betrieben.

Der Betrieb der S-Bahn wird von den beiden Unternehmen BLS AG und Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS, Meterspur) im Rahmen von jeweils vierjährigen Leistungsvereinbarungen wahrgenommen. Diese Vereinbarungen bestimmen auch, welches Rollmaterial eingesetzt werden soll und wie die Entschädigung der Leistungen erfolgt.

Beide Unternehmen sowie die SBB AG sind auch Infrastrukturbesitzer und als solche für den Unterhalt und den Ausbau des Schienennetzes zuständig.

Keine Ausschreibungen im Bahnverkehr

Ausschreibungen für Bahnverkehrsleistungen kennt das heutige Partner-

schaftsmodell S-Bahn Bern nicht und für die nahe Zukunft sind sie auch nicht geplant. Anders liegt dies im Busverkehr: Rund ein Drittel der Buslinien im Kanton Bern hatten bisher ein Ausschreibungsverfahren durchlaufen. Da es sich dabei vor allem um kleinere Buslinien handelt, macht der bis jetzt ausgeschriebene Teil der ÖV-Leistungen bezogen auf die Gesamtabgeltung jedoch dennoch nur knapp 15 Prozent aus.

Im Bus-Regionalverkehr wurden in der Schweiz 1996 bis 2011 über 40 Ausschreibungen durchgeführt, etwa die Hälfte davon mit Beteiligung des Kantons Bern. Aufgrund der Ausschreibungstätigkeit des Kantons Bern und der daraus entstandenen Furcht vor ausländischen Mitbewerbern mit Dumping-Offerten haben

die Berner Transportunternehmungen und die Gewerkschaften einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für die Bus- und Nahverkehrsbetriebe im Kanton Bern ausgehandelt und seit 2001 in Kraft gesetzt.

Starker Ausbau geplant

In der Agglomeration Bern sollen in den nächsten sechs Jahren rund 30.000 neue Wohnungen erstellt werden, und zwar mehrheitlich an Lagen mit guter ÖV-Erschließung. Viele der Entwicklungsgebiete befinden sich in unmittelbarer Nähe von S-Bahn-Haltestellen.

Bis 2025 wird die S-Bahn Bern in mehreren Etappen ausgebaut. Größere und längere Züge sollen die Kapazität erhöhen. Die eingesetzten Flotten werden auf Zuglängen von 105

Metern im Normalspurnetz und auf 60 Metern im Meterspurnetz standardisiert. Hierzu laufen in den nächsten Jahren sowohl bei BLS wie RBS Ersatzbeschaffungen an.

Im Kernperimeter der S-Bahn soll der Viertelstundentakt angeboten werden. Die Schlüsselprojekte der Infrastruktur sind die Entflechtung Wylerfeld, der Ausbau des Bahnhofs Bern (Normalspur) und der Neubau des RBS-Bahnhofs, die Entflechtung Holligen und der Ausbau im Aaretal auf drei Spuren. Die Finanzierung dieser Vorhaben ist dank der Annahme der FABI-Vorlage durch den Schweizer Souverän (siehe auch Beitrag zur BLS auf Seite 40) im Februar 2014 nun abgesichert worden.

*Von Peider Trippi
Fachjournalist, Schweiz*

Ersatzteilmangel: Sekundenzeiger fehlt

Ersatzteilprobleme machen den traditionellen Schweizer Bahnhofsuhren zu schaffen. Und so fehlt gar mancher Uhr der Sekundenzeiger, da kein Ersatzantrieb mehr erhältlich ist.

Da die Züge meist auf den letzten Sekundenschlag losfahren, fehlt nun dem Passagier das Einschätzungsvermögen, wie rasch gespurtet werden muss, um das lieb gewonnene Abteil doch noch zu erreichen. Wahrlich ein echtes Problem für die Schweizer; kaum zu vergleichen mit der nun geklärten Zuwanderungsfrage ... *pt*

SCI Verkehr

Globaler Nachfrageboom bei E-Loks

SCI Verkehr legt eine neue Studie „Elektrolokomotiven – Weltweite Marktentwicklungen“ vor. Danach boomte die globale Nachfrage nach E-Lokomotiven in den vergangenen fünf Jahren: Über 9000 Fahrzeuge wurden neu beschafft. Auch in Zukunft reißt das Wachstum nicht ab, bis 2018 wird die Nachfrage laut SCI Verkehr weiter um etwa 3,5 Prozent jährlich wachsen.

Die drei Leitregionen Asien, GUS und Europa haben der Studie zufolge auch in den letzten fünf Jahren etwa

95 Prozent der Neulokomotiven beschafft, jedoch zu unterschiedlichen Anteilen: Während die Beschaffungsvolumina insbesondere in Asien aber auch in der GUS aktuell hoch sind und laut SCI Verkehr weiter auf diesem hohen Niveau bleiben beziehungsweise sogar steigen werden, investierten die europäischen Bahnen und Leasingunternehmen im Verhältnis zu ihrem hohen Bestand deutlich weniger. Dadurch entstehe für die Zukunft ein deutliches Nachholpotenzial. ■

ANZEIGE

CARGLASS® – IHR PARTNER FÜR SCHIENENFAHRZEUGVERGLASUNG, KLEBE- UND VERFUGUNGSARBEITEN.

- Als A1 Anwender zertifiziert nach DIN 6701-2
- Verglasung und Verfügen von Schienenfahrzeugen
- Revisionen

Fragen Sie uns – unsere Spezialisten stehen Ihnen gerne zur Verfügung

Kostenlose Beratung/Auftragsannahme rund um die Uhr:

0800 – 08 60 730 | specials@carglass.de | www.carglass-specials.de

