Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern

ig@igoev-bern.ch
www.igoev-bern.ch

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
CH-3063 Ittigen

Bern, 10. September 2026

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne schicken wir Ihnen im Anhang unsere Stellungnahe zum Projekt Verkehr 45. Die IGöV Bern ist eine Interessenorganisation für den öffentlichen Verkehr. Sie ist eine Sektion der IGöV Schweiz, die eine eigene Stellungnahme verfasst. Wir beschränken uns in unserer Antwort auf den Bahnbereich und die Vorhaben, die den Raum Bern betreffen.

Wir bedanken uns bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen
Peter Krebs, Präsident

Unsere Postadresse:

IGöV Bern
3000 Bern

Verkehr 45

Vernehmlassungsantwort IGöV Bern

1. Allgemein

Fernverkehr

Wir unterstützen die vorgesehene Einführung des Viertelstundentakts im Fernverkehr Bern – Zürich sowie des IC-Halbstundentakts Bern – Luzern.

S-Bahn Bern

Wir unterstützen die vorgesehenen Wendegleise in Münsingen und Bern Brünnen (Massnahme 9a, b) sowie die den RBS betreffenden Massnahmen 12a, b, c

2. Gestrichene Ausbauten

Ausbau Kreuzungsstation Aefligen: Zur Herstellung eines schlanken Anschlusses auf den Fernverkehr in Solothurn nach Zürich könnte sie weiterhin nützlich sein, hat aber nicht oberste Priorität.

Wendegleis Ins: Nach aktuellem Stand braucht es kein Wendegleis.

Doppelspur Vidmarhallen – Liebefeld – Köniz: Hier gilt es abzuwarten, ob die BLS dank der Umstellung der Schwarzenburgerlinie auf ETCS L2 (Einführung ab 2029) einen stabile ¼ h-Takt nach Niederscherli mit Kreuzen im Bahnhof Köniz erreicht. Falls nicht, muss die Massnahme für die Botschaft 2031 wieder aufgenommen werden.

Thun Nord: Die geplante Haltestelle ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtverkehrs- und Entwicklungskonzepts. Sie schafft die Voraussetzungen für eine nachhaltige Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, der Haltestelle Thun Nord Priorität einzuräumen, so dass sie wie geplant 2035 eröffnet werden kann. Nur so kann das Agglomerationsprogramm seine Wirkung wie gewünscht entfalten und eine Überlastung der Strassen im Einzugsgebiet verhindert werden. Die Stadt Thun, die Grundeigentümer und der Kanton haben die nötigen Vorarbeiten erstellt.

Spange Oenz: Die «Spange Oenz» soll gemäss dem Ausbauschritt A35 die Stammlinie Bern – Olten mit der Ausbaustrecke Solothurn – Inkwil verbinden. Das Vorhaben ist in erster Linie für direkte Güterzugsverbindungen von Rothrist auf die Jurafusslinie vorangetrieben worden. Mit dem Verzicht auf den Halbstundentakt Biel – Zürich ist das Projekt laut Bundesrat nicht mehr nötig. Die neue Verbindung könnte allerdings auch für wesentliche Verbesserungen im Personenverkehr zwischen den Regionen Biel/Solothurn, dem Oberaargau und der Innerschweiz sorgen. Sie ist unter diesem Aspekt weiter zu prüfen.

3. Zusätzliche Massnahmen für die Botschaft 2031

Für die Botschaft 2031 erachten wir zwei zusätzliche Massnahmen im Raum Bern als vordringlich:

Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: Der Ausbau ist eine dringend nötige Konsequenz aus der Aufwertung der Ost-West-Achse. In diesem Abschnitt fahren sowohl die Fernverkehrszüge via die Neubaustrecke sowie die Züge via Stammlinie Richtung Osten. Auch die Züge nach Biel und Burgdorf benutzen den Abschnitt. Mit dem Viertelstundentakt nach Zürich und dem Halbstundentakt nach Luzern steigt die Belastung weiter an. Um die nötigen Kapazitäten für einen zuverlässigen Betrieb zu schaffen, ist der Bau eines vierten Gleises sinnvoll und nötig. Sonst droht der Abschnitt zu einem Flaschenhals sowohl im nationalen wie im regionalen Verkehr zu werden. Mit der heutigen Infrastruktur kann der für 2035 beschlossene Viertelstundentakt Bern – Zürich nicht sauber gefahren werden. Die Entlastungszüge mit Abfahrten um ’08/’38 sind suboptimal. Bei Überlastung droht die Verdrängung von S-Bahnangeboten, insbesondere der S4/44. Die Projektierung muss rasch beginnen, mit dem Ziel die Massnahme in die Botschaft 2031 aufzunehmen.

Doppelspurverlängerung Signau – Bowil: Nach Abschluss des Doppelspurausbaus im LBT werden die halbstündlichen IC nach Interlaken und ins Wallis gebündelt verkehren. Der RE7 Bern – Luzern benötigt danach eine neue Fahrlage. Fahrplan und Infrastruktur müssen sich nach dem von den Kantonen Bern und Luzern angestrebten Halbstundentakt ausrichten, möglichst mit einem Halt im Bahnhof Wankdorf. Die (depriorisierte) Verlängerung der Doppelspur Signau – Bowil sowie allfällige andere Infrastrukturmassnahmen müssen unter diesem Gesichtspunkt geprüft, weiterverfolgt und in die Botschaft 2031 aufgenommen werden.

4. Weitere Massnahmen

Zu prüfen sind unseres Erachtens zwei weitere Abschnitte, die vor allem dem ländlichen Raum zugutekommen würden:

Beibehalt direkter Züge nach Zweisimmen: Mit der geänderten Fahrplanstruktur im Aaretal nach Eröffnung des ausgebauten LBT drohen die bisherigen stündlichen direkten Verbindungen von Bern ins Simmental mit dem RE1/R11 verloren zu gehen. Ein Umsteigen im ohnehin schon belasteten Knoten Spiez wäre für die Fahrgäste ein erheblicher Nachteil. Wir schlagen vor, halbstündlich versetzt zum RE1 nach Kandersteg und Brig einen RE/R-Zug direkt von Bern via Spiez nach Zweisimmen anzubieten. Das Kupplungsmanöver in Spiez würde entfallen, sodass ein beschleunigter Fahrplan möglich wird.

Reaktivierung Sumiswald – Huttwil: Die Wiederinbetriebnahme der im Jahr 2004 für den Regelbetreib stillgelegten Bahnlinie würde die Möglichkeit für direkte Zugverbindungen von

Huttwil nach Bern sowie für die Durchbindung auf die S77 (Zell LU – Wolhusen – Luzern) ermöglichen. Die ÖV-Verbindungen in diesem Raum würden deutlich verbessert.