

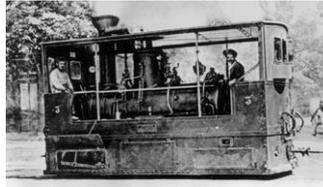
Regionalverkehr Bern- Solothurn RBS

Fabian Schmid, Direktor Regionalverkehr Bern-Solothurn

Im Rahmen der Vorlesung «**Systemdimensionierung und Kapazität**»

Entstehung des RBS-Netzes

- **1898:**
Dampftram Bern–Worb



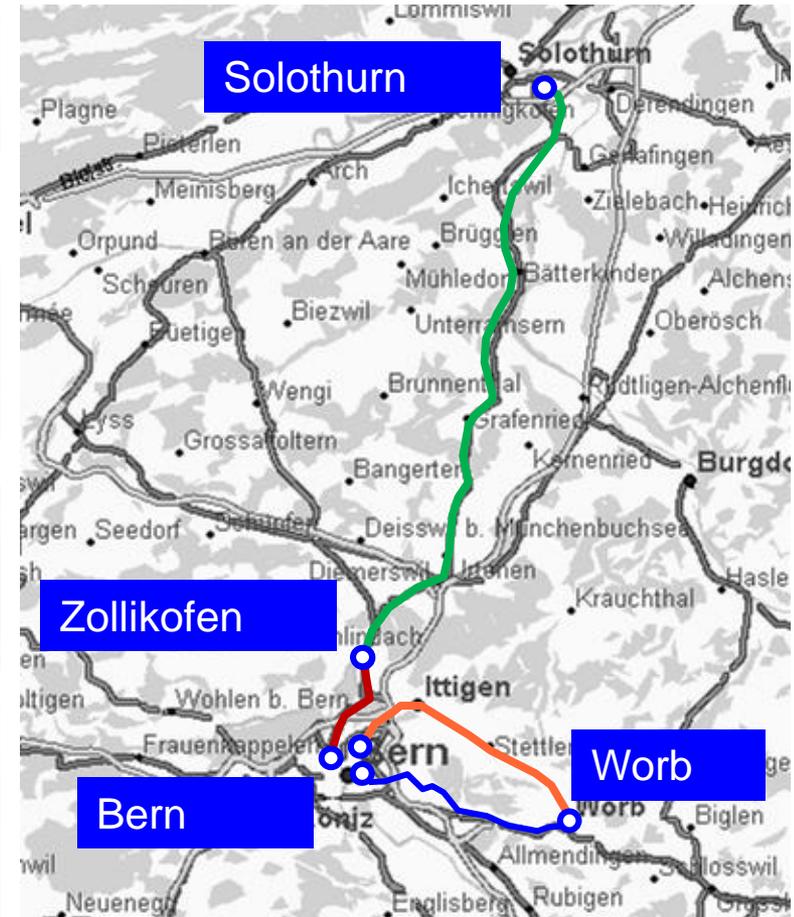
- **1912:**
Tram Bern–Zollikofen



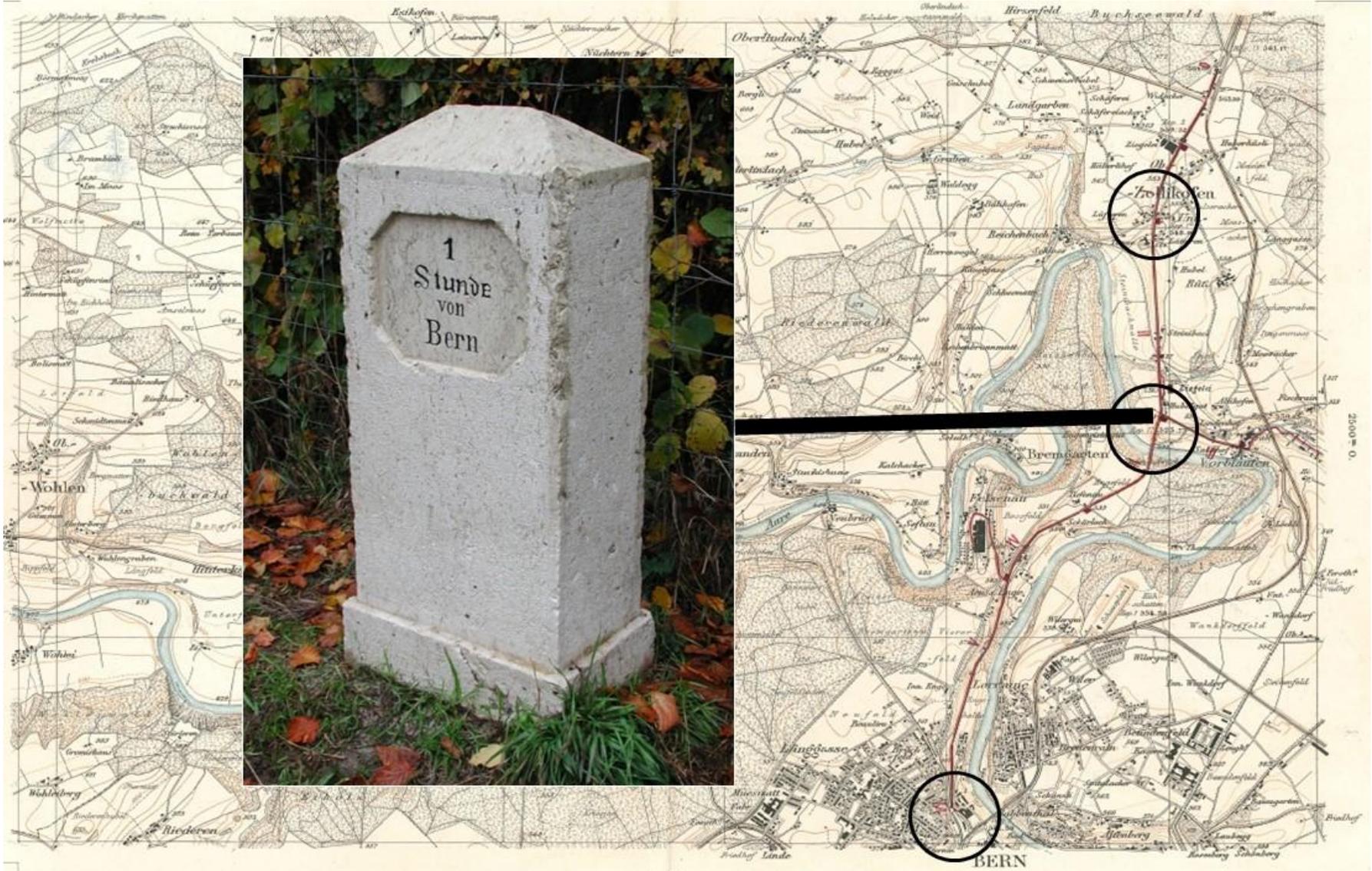
- **1913:**
Worbentalbahn Bern–Worb



- **1916:**
Elektrische
Solothurn–Bern-Bahn



1912 – Eröffnung Bern–Zollikofen-Bahn



Schmalspur: «Nachteil» als Chance



Nebenbahn: «magere»
Infrastruktur

Siedlungsnaher Linienführung
→ Marktnähe

Kurze Züge mit geringer
Kapazität
→ Zwang zum häufiger Fahren
→ Taktfahrplan

Positive Dynamik

←RBS→
←BSU→

Von Einzellinien der
Vorläuferbahnen...

...zum vernetzten
öV-Anbieter



Eckpunkte RBS



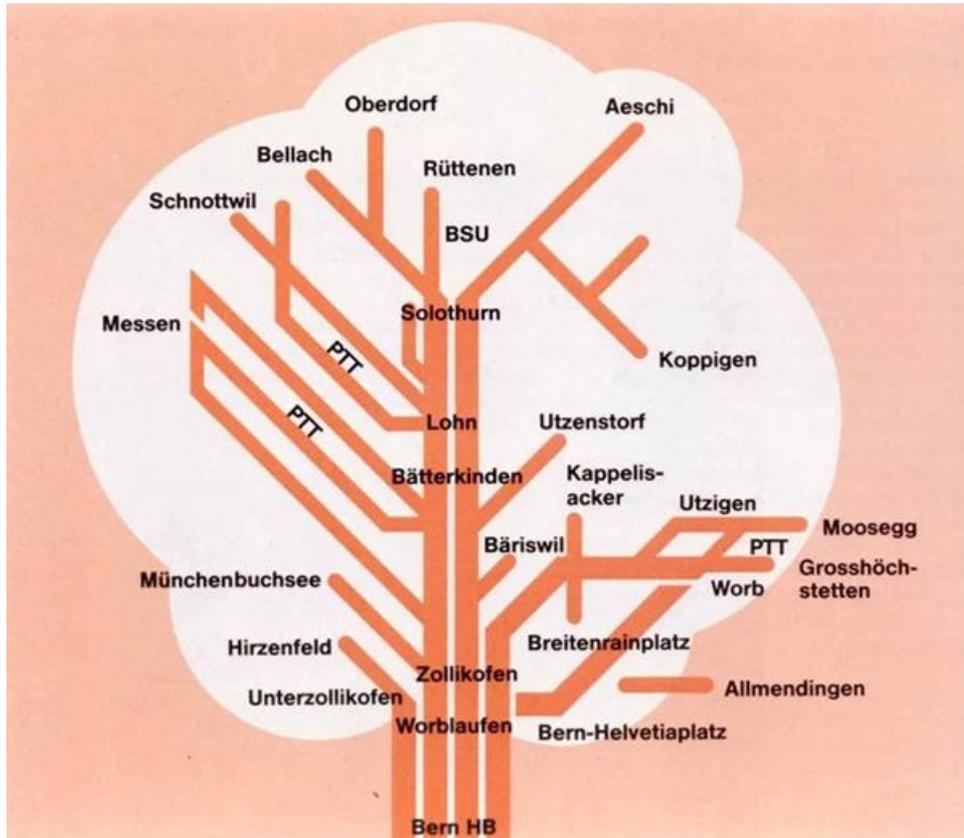
- 430 Mitarbeitende in Fahrdienst, Bahn, Tram, Bus, Infrastruktur, Rollmaterial, Administration
- 4 Bahnlinien, 1 Tramlinie, 22 Buslinien
- täglich rund 80'000 Fahrgäste
- Kostendeckungsgrad Bahn 77%
- Kostendeckungsgrad Bus 48%
- Geschäftsführung für BSU (Solothurn)
- Enge Kooperation mit BGU (Grenchen)



Strategische Themen in der Unternehmensentwicklung

Strategische Elemente: Buszubringer

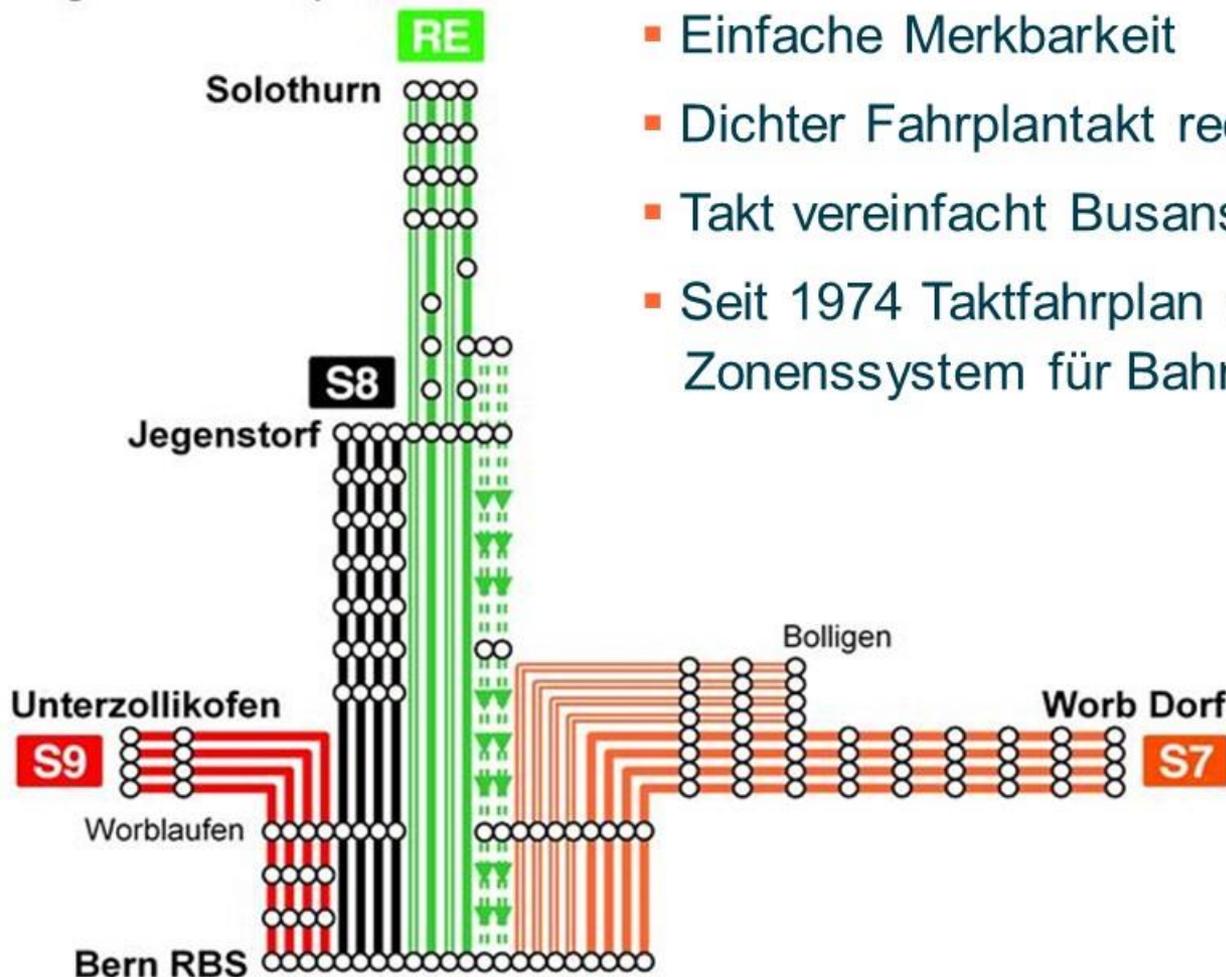
oder: Bahnsystem zweckmässig ergänzen



- Buslinien verbessern
Erschliessungswirkung der Bahn
 - Buslinien flexibel an
Siedlungsentwicklung anpassbar
 - Buslinien erhöhen Systemnutzen
- Jeder vierte RBS-Bahnkunde
benutzt auch den Bus

Strategische Elemente: Fahrplandichte

oder: Spontanfahrten ermöglichen.



- Einfache Merkbarkeit
- Dichter Fahrplandichtensystem reduziert Reisezeit
- Takt vereinfacht Busanschlüsse
- Seit 1974 Taktfahrplan und Zonensystem für Bahn und Bus

Strategische Elemente: Umsteiger Bus/Bahn

oder: Buspassagiere sind auch Fahrgäste



- Gleiche Komfortansprüche
- Höherer Informationsbedarf
- Attraktive Umsteigeanlagen
- Kurze Anschlüsse Bahn ↔ Bus
- Anschlusssicherung, auch Bus → Bahn

Strategische Elemente: Zuverlässigkeit

oder: Der Marktvorteil des öffentlichen Verkehrs



«Sorryticket» ab 10 resp. 20 Minuten Verspätung

- Zuverlässigkeit wichtiger als Schnelligkeit
- Konstante Messung von Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit durch Personal, Fahrgäste und Externe

Messbereich		Oktober	November
Pünktlichkeit	Verspätung Züge		
	Anschlussbrüche		
Sicherheit	Bahn		
	Bus		
	Moonliner		
	Bahnhöfe		
Sauberkeit	Bahn		
	Bus		
	Bahnhöfe		

Strategische Elemente: «Safety»

Extern: Sanierung von Niveauübergängen, Trennung Schiene/Strasse



Strategische Elemente: «Safety»

Intern: Moderne Zugsicherungssysteme



Strategische Elemente: «Security»

oder: Gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigen

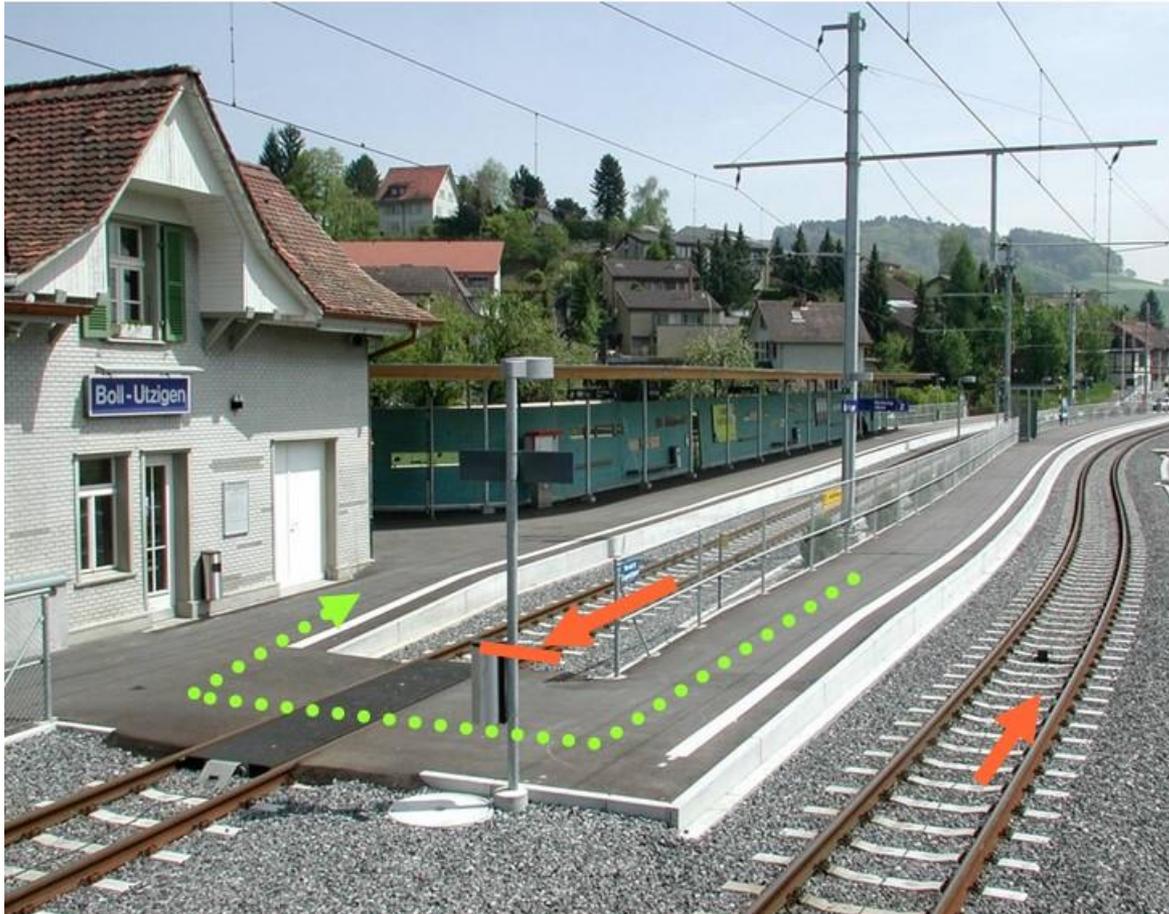


- Sorgfältig gestaltete Anlagen & Fahrzeuge
- Verwendung hochwertiger Materialien
- Sauberkeit



Strategische Elemente: Zugänglichkeit

oder: Eintrittsschwellen ins System öV senken



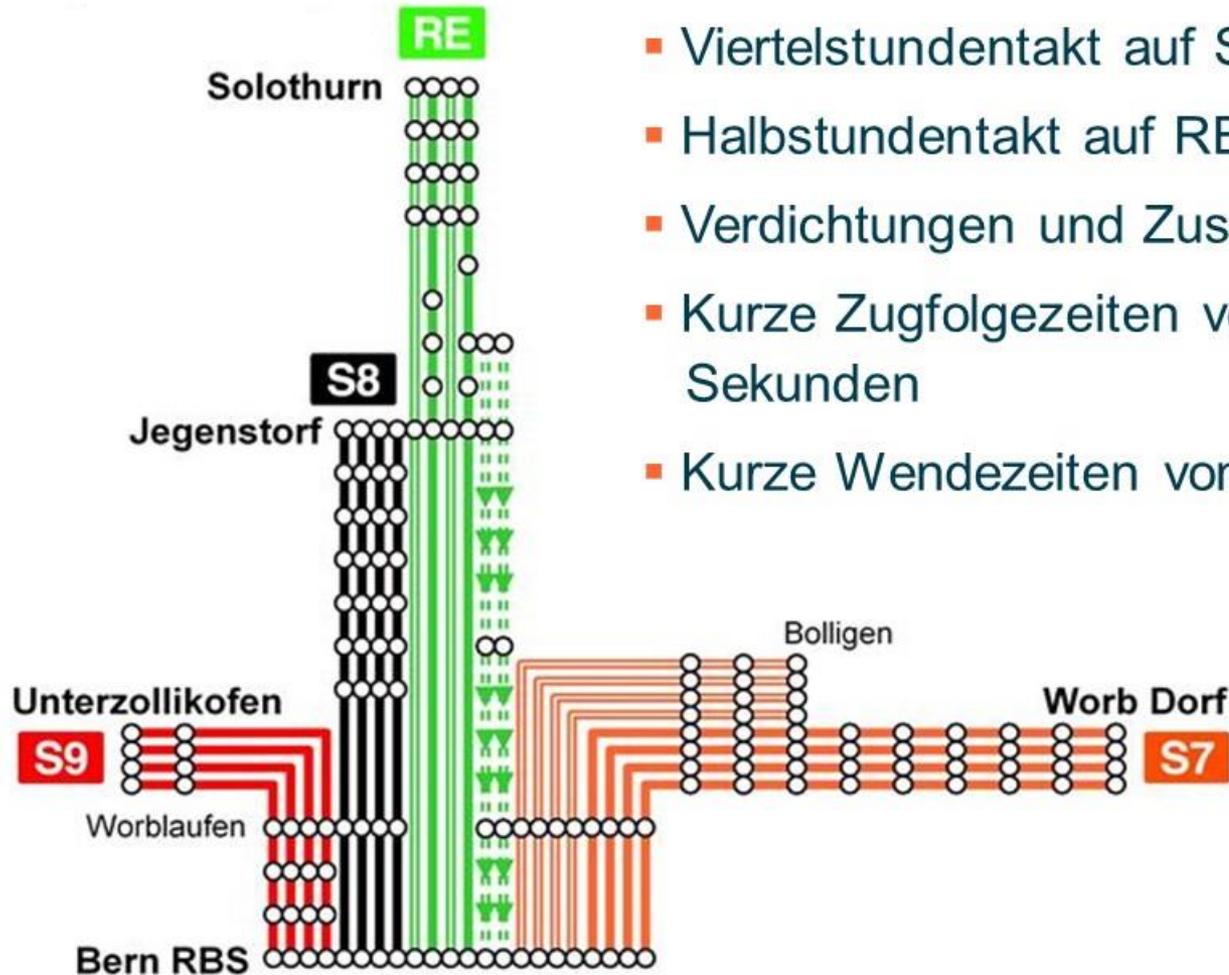
- Haltestellenlage
- Perronzugang
- Niederflur



Charakteristik von Angebot und Nachfrage

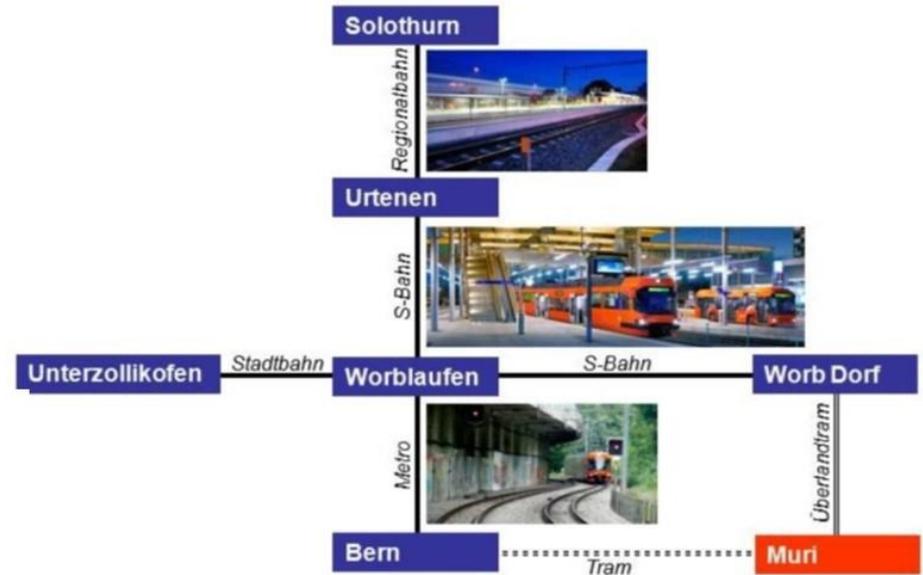
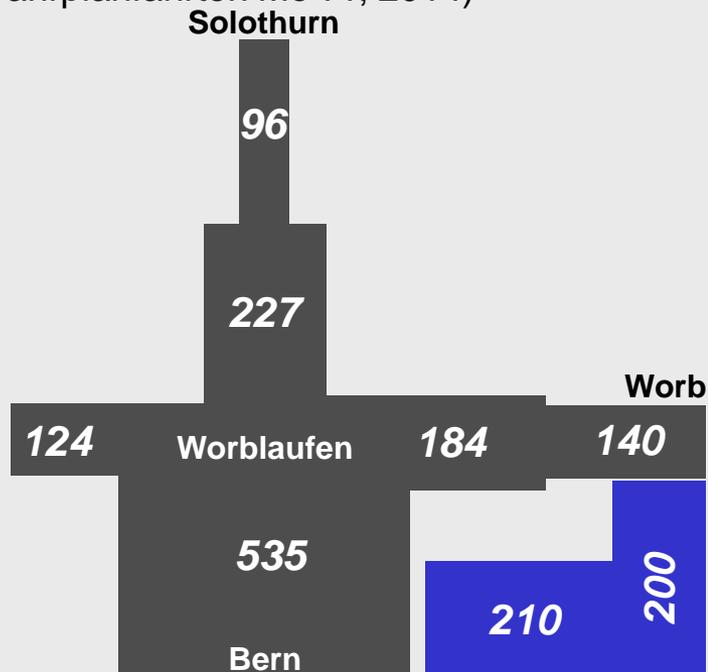
Angebotsstruktur

- Viertelstundentakt auf S-Bahnlinien
- Halbstundentakt auf RE Solothurn – Bern
- Verdichtungen und Zusatzzüge
- Kurze Zugfolgezeiten von minimal 80 Sekunden
- Kurze Wendezeiten von minimal 2 Minuten

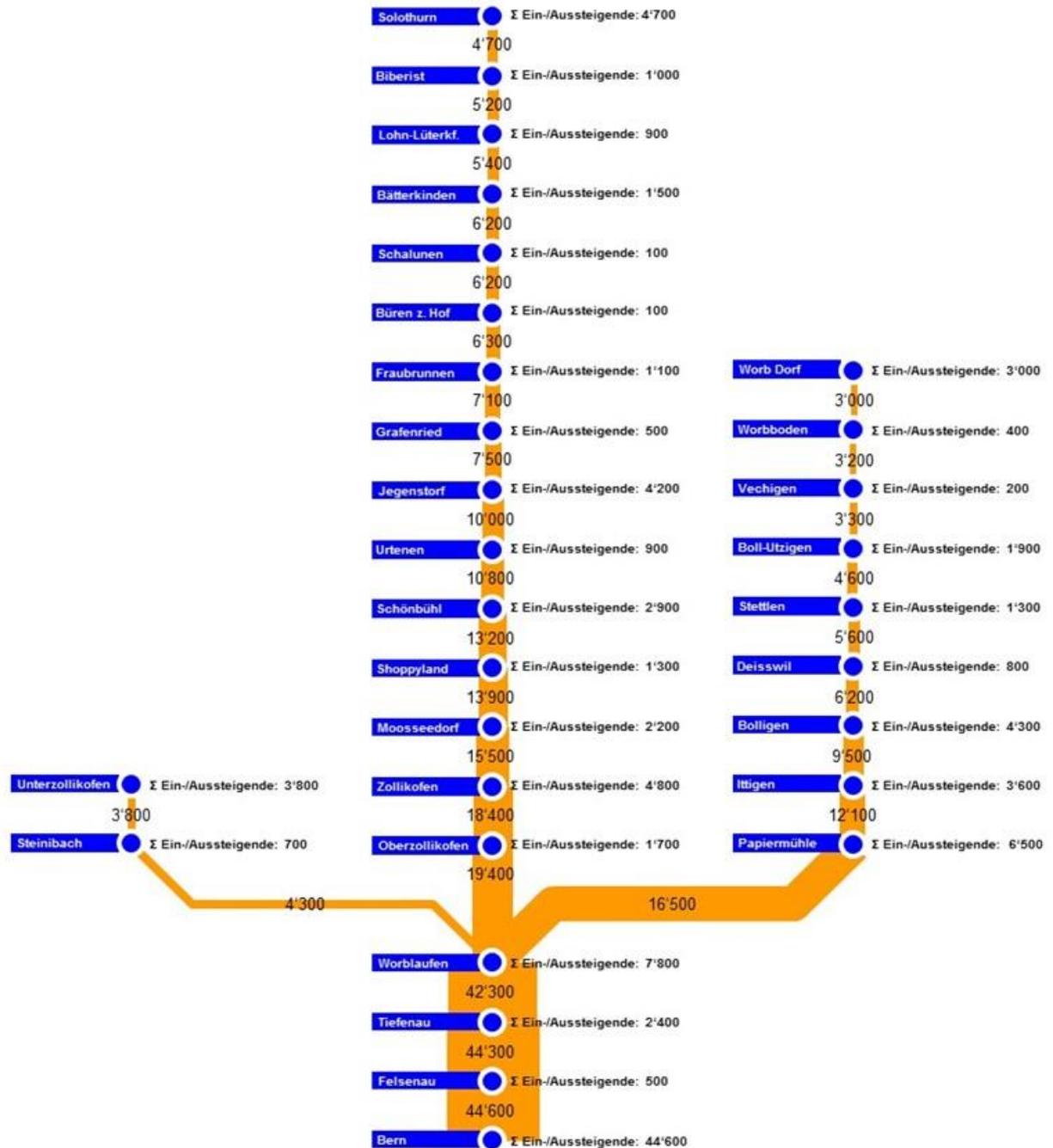


Liniencharakter und Netzbelastung

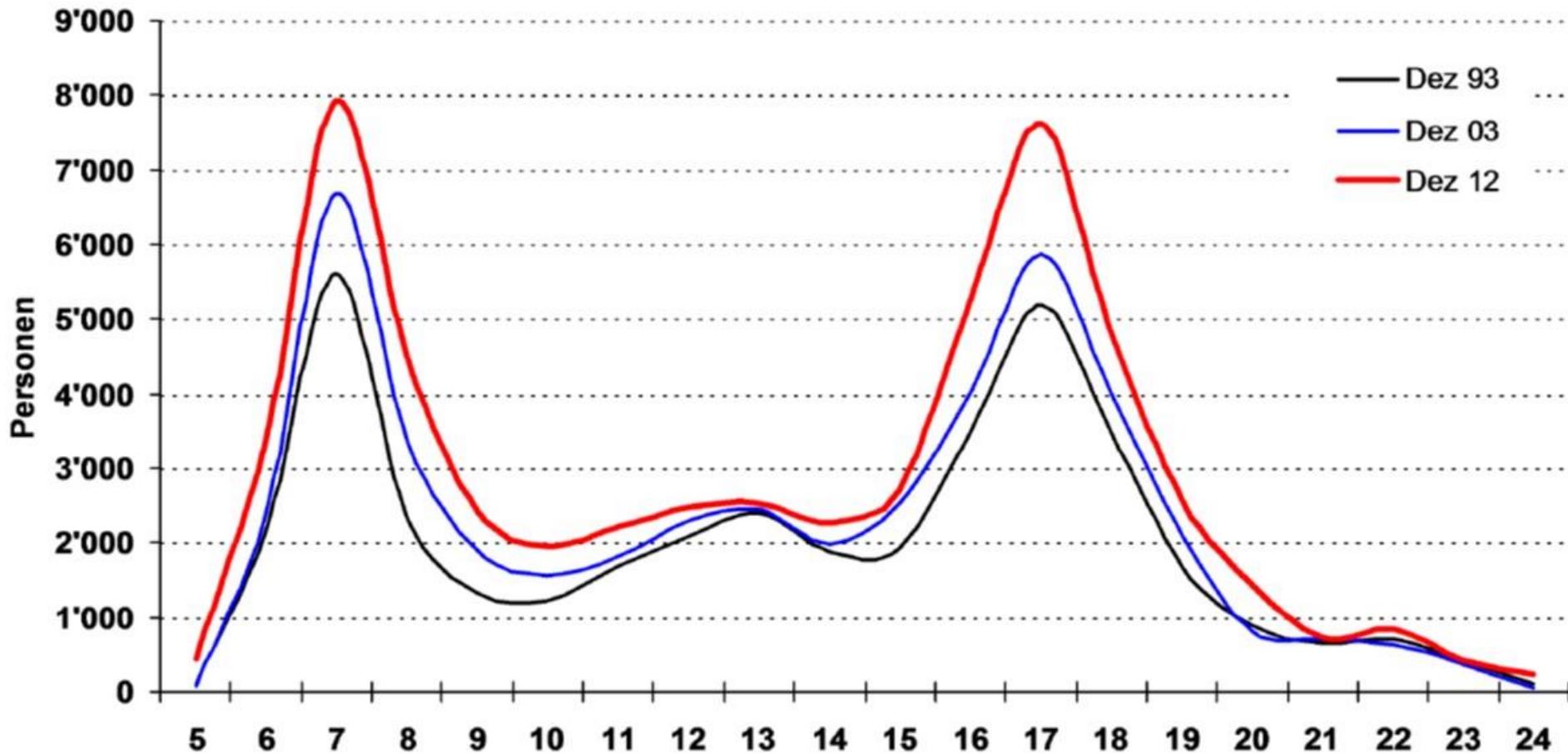
Netzbelastung Bahn (Fahrplanfahrten Mo-Fr; 2014)



Geografische Verteilung der Nachfrage



Ganglinie Fahrgäste Bern RBS an/ab

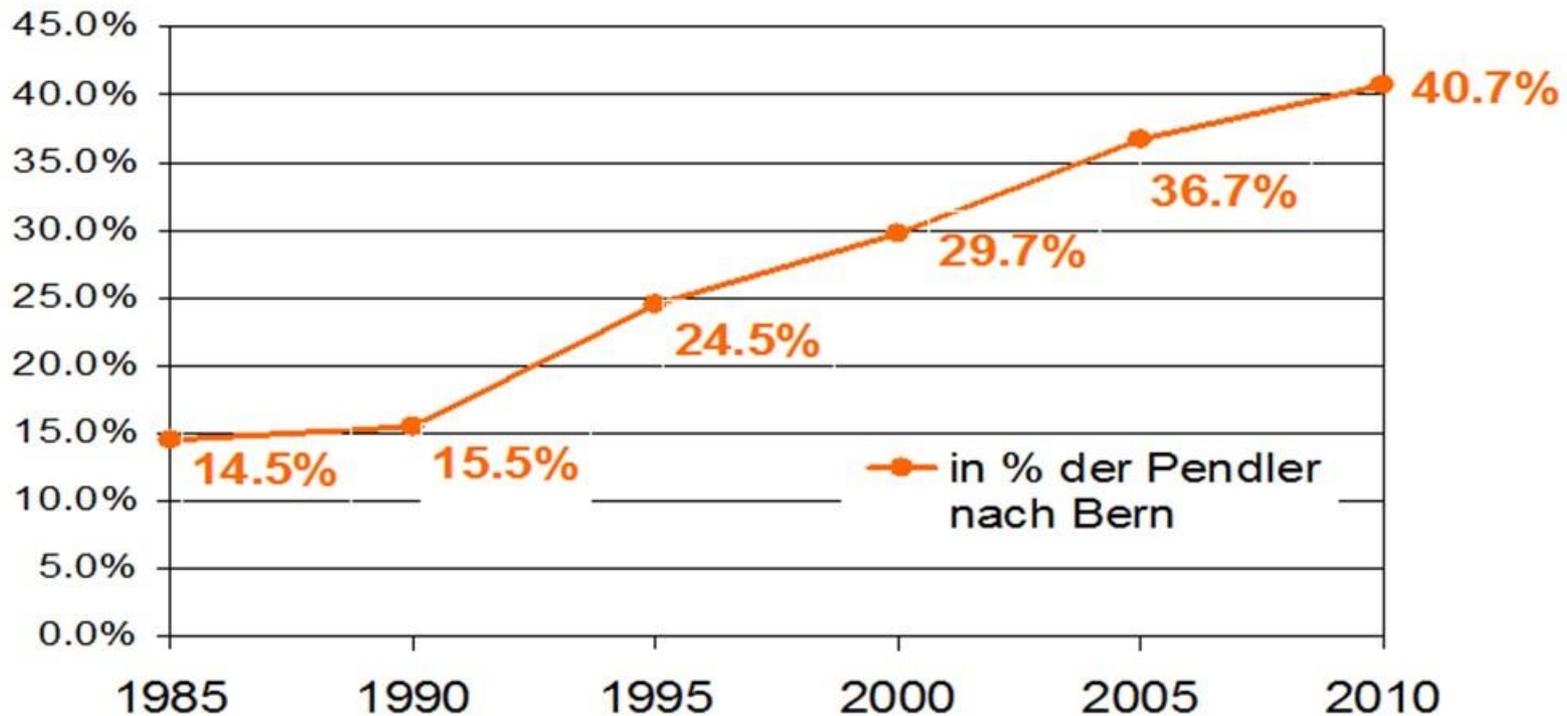


Verkehrsleistung

Die tägliche Leistung des RBS-«Bähnli»



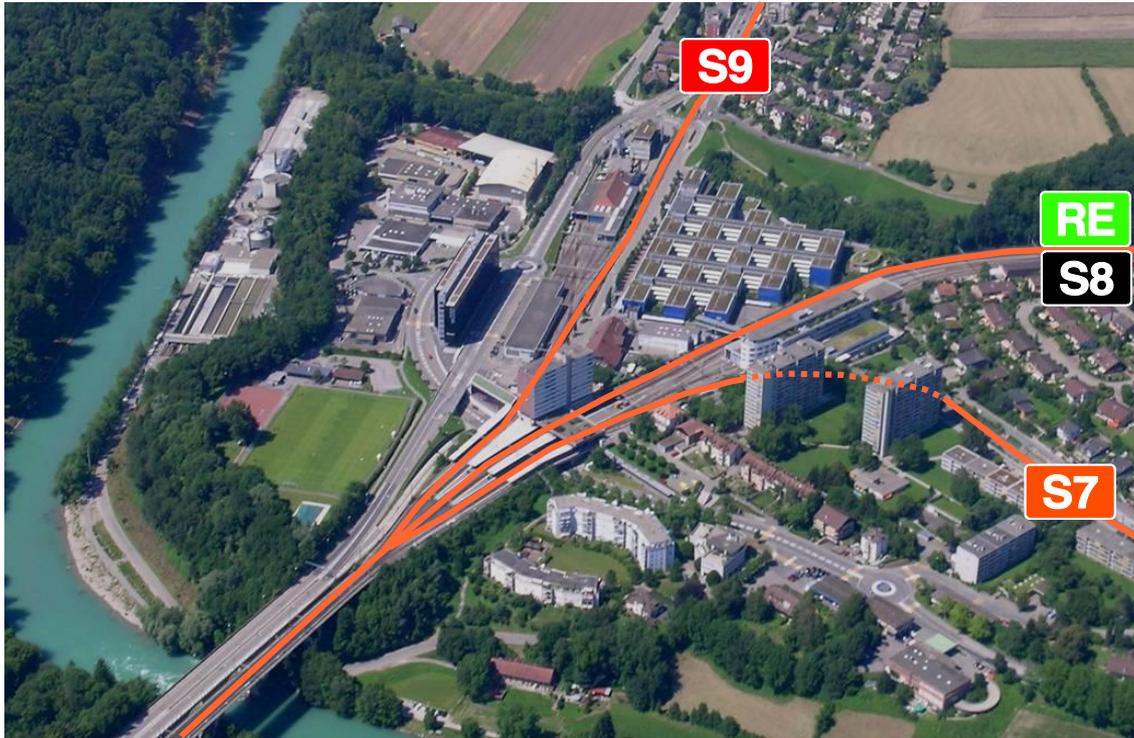
Pendler ab Bern in Gegenlastrichtung



Standortentwicklung



Standortentwicklung



Entwicklungsschwerpunkt Worblaufen; 2008

Hohe Arbeitsplatz-
und Wohndichte

Zweithöchste
Nachfrage im
Berner S-Bahnnetz



Kapazitätsmanagement als Herausforderung für den RBS

Weder neues Phänomen...



...noch ein öV-spezifisches!





Kapazitätsengpässe
auf dem Verkehrsträger



Kapazitätsengpässe
im Zugangsbereich

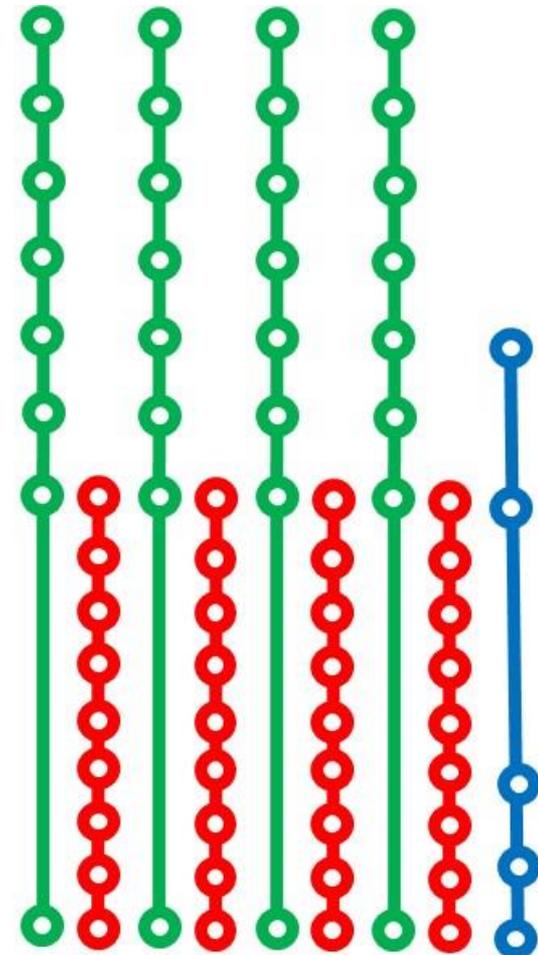


Kapazitäts-
engpässe
im Fahrzeug

Abbau unnötiger Kapazitäten

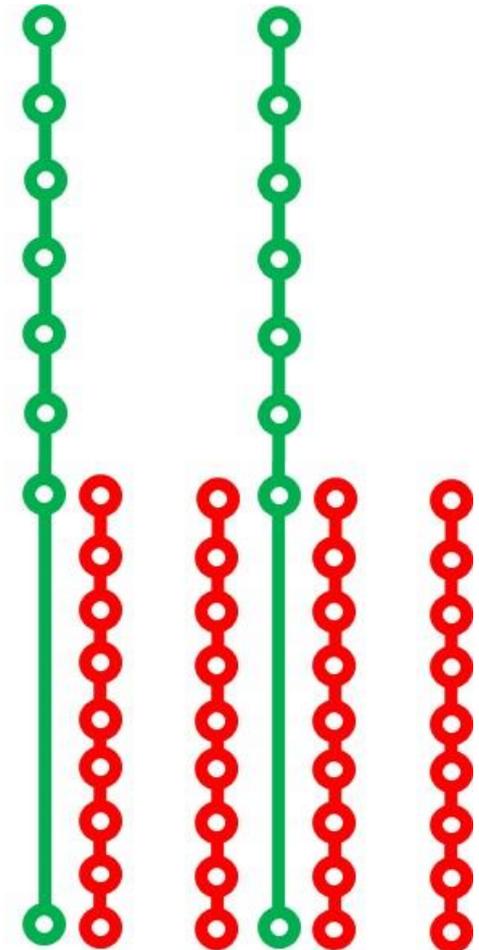
HVZ-Angebot Solothurn - Bern

- 3520 Plätze Solothurn-Bern
(Doppeltraktion)
- 3300 Plätze Jegenstorf
Bern (Doppeltraktion)
- 400 Plätze Fraubrunnen-
Bern (Einfachtraktion)
- Kapazität Total 7220 Plätze
(100%)



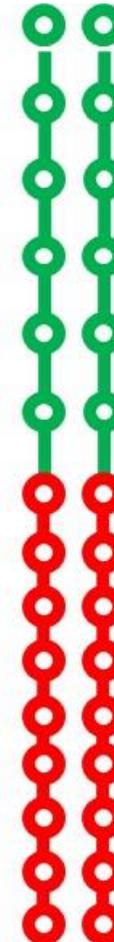
Grundtakt Solothurn - Bern

- 1760 Plätze (Doppeltraktion)
880 Plätze (Einfachtraktion)
- 3300 Plätze (Doppeltraktion)
1650 Plätze (Einfachtraktion)
- Kapazität variabel
2530 bis 5060 Plätze
(35% - 70% der HVZ)



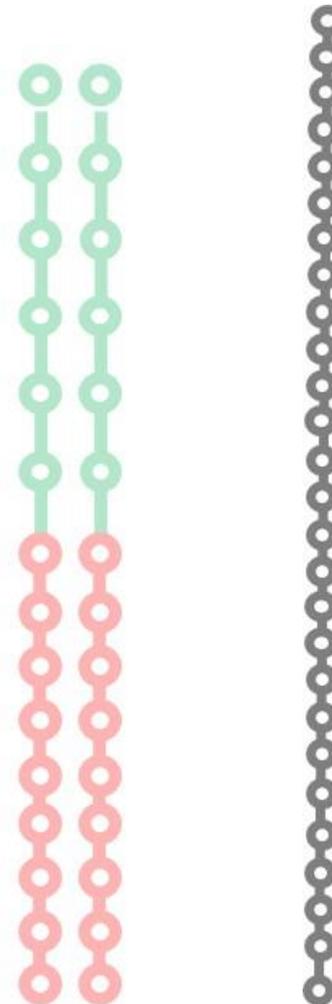
Abendangebot

- ab 21.35: S8 nach Solothurn verlängert (anstelle RE)
- 880 / 1760 Plätze (12% - 24% der HVZ)



Abendangebot

- Fr/Sa: 0.10 mit Bus,
ab Solothurn Amthausplatz
- 100 Plätze (1,4% der HVZ)



Busersatz auf der S9 Bern-Untenzollkofen

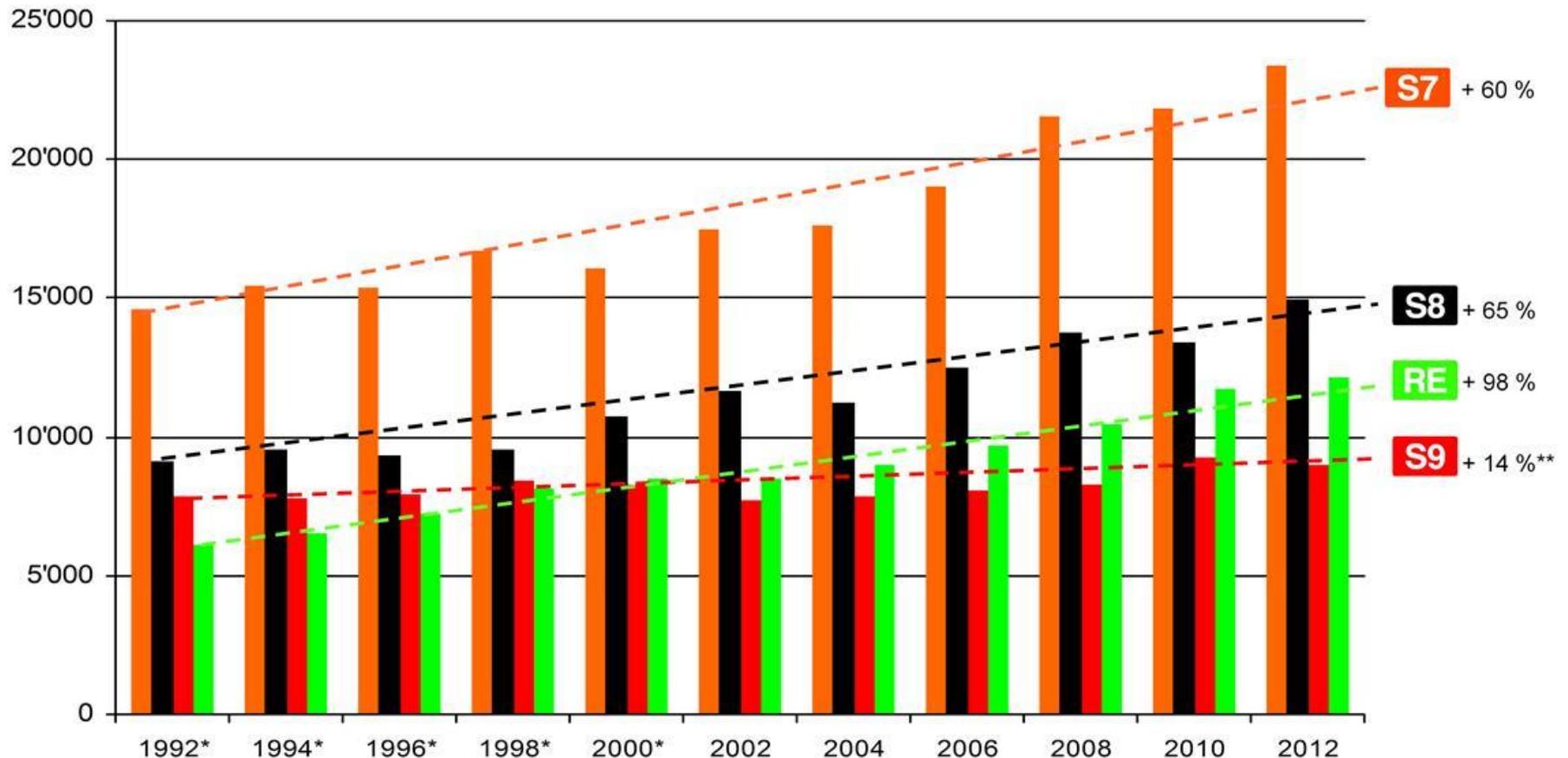


- Kapazitätsanpassung
- Verlängerung der Buslinie 34 → kein Umsteigen
- Einstieg auf Bahnhofplatz in Bern
- Besseres Sicherheitsgefühl:
 - Vermeiden der unterirdischen Bahnhöfe Felsenau und Tiefenau
 - Anwesenheit Buschauffeur

Bewältigung der Spitzen

Bewältigung Verkehrswachstum

Entwicklung Fahrgastzahlen (Ein-/Aussteiger je Linie)



*: Seit 2001 wird die S9 ab 20 resp. ab 21 Uhr auf Bus umgestellt;

** : bereinigt um Abendkurse

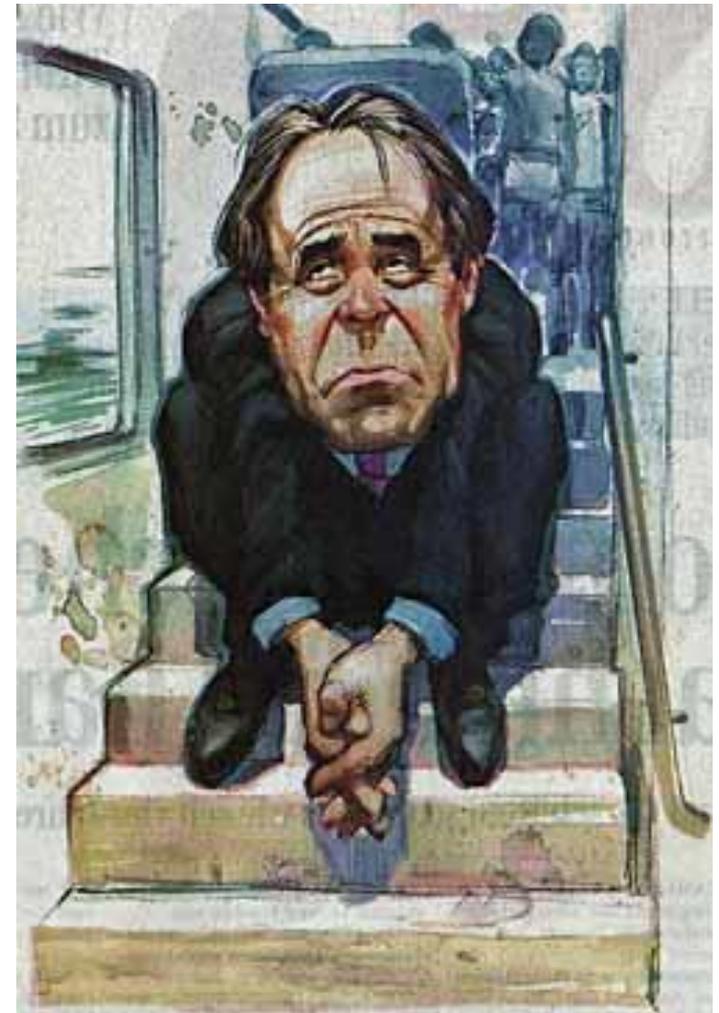


Tagtägliche Bewältigung von Kapazitätsengpässen:

- Sicherheit
- Zuverlässigkeit
- Komfort

Grundstrategien

- 1) Selbstregulierung
- 2) Mehr aus Bestehendem herausholen
- 3) Marktwirtschaftliche Instrumente
- 4) Kapazität erhöhen



Aktuelle Situation in Bern RBS

Bestehender Bahnhof ist vierfacher Engpass

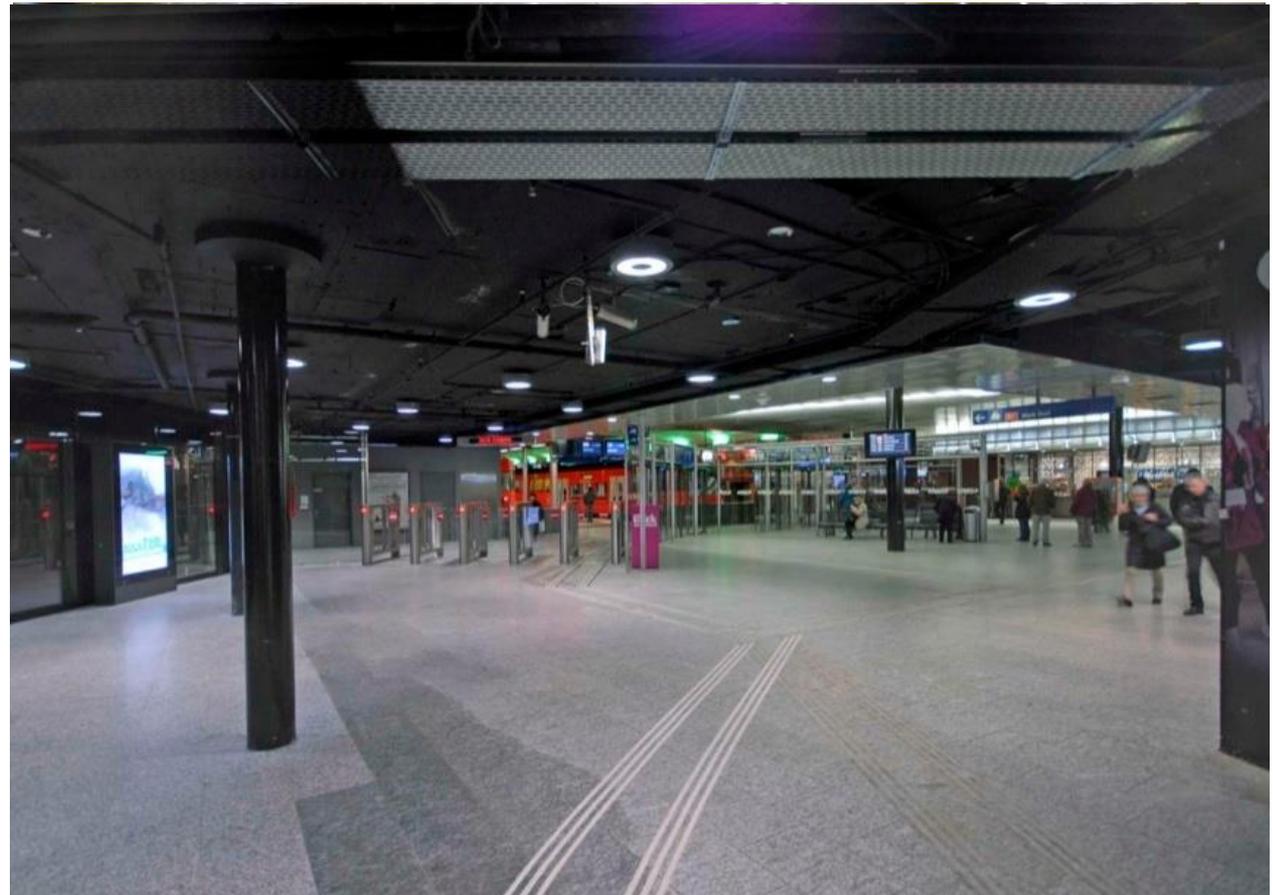
- Betriebskapazität erreicht (kein Angebotsausbau)
- Perrons zu kurz für längere Züge
- Einseitiger, enger Zugang
- Perrons zu schmal (Sicherheitsrisiko)



Umgang mit Kapazitätsengpässen

...im Bahnhof Bern RBS

- 1984:
Markierungen
- 1997:
Warteraumsystem
- 2007:
«Warteverbot»
- 2009:
Ausgangsschleusen
- 2013:
Verbreiterung
Treppenzugang



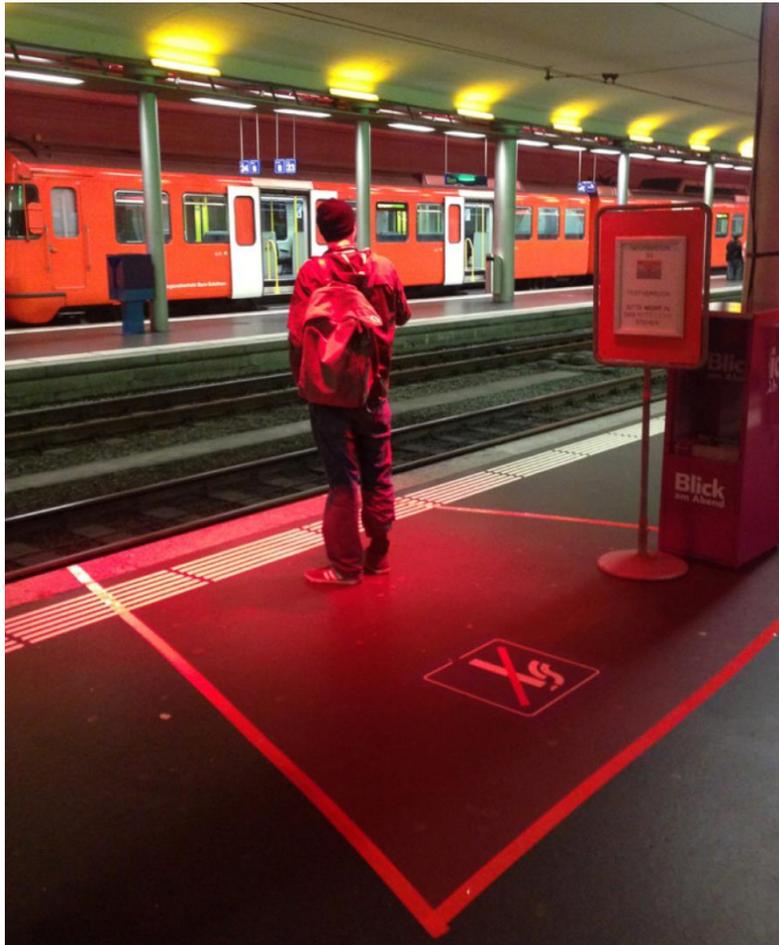






Umgang mit Kapazitätsengpässen

...auch testweise: Diplomarbeit Pete Bürgy (Mai 2013)



Weitere Optimierungen

- Bewusster Verzicht auf 1. Klasse
- Verzicht auf WC in den Zügen
- Einführung Leittechnik





[Download](#)

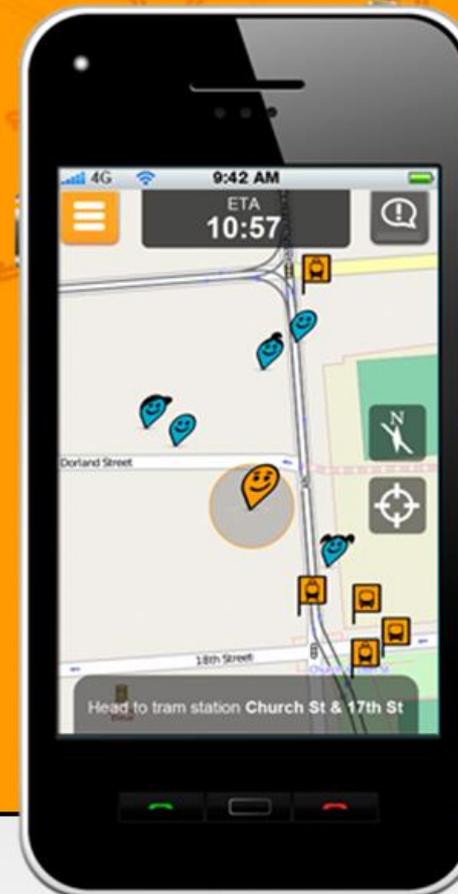
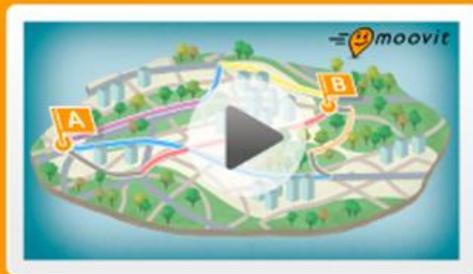
[Tour](#)

[Contact](#)

[Trip Planner](#)



Choose the fastest, least crowded route every time. Moovit real-time public transit app, powered by the crowd.







Kapazitätsmanagement

Multifunktionsabteile



SBB verdichten 1. Klasse

Enge Züge werden im Fernverkehr statt als S-Bahn eingesetzt

VON CLAUDIA GNEHM

ZÜRICH Preislich erreicht die Premiumklasse der SBB immer höhere Sphären, beim Komfort geht es weiter abwärts. Dass der Sitzkomfort in der 1. Klasse im Fernverkehr nachlässt, hat einen einfachen Grund: Die SBB setzen neue sogenannte Dosto-Stadler-Doppelstockzüge ein. In diesen Zügen sitzen die Passagiere enger zusammen. SBB-Sprecher Christian Ginsig bestätigt: «Die SBB haben bisherige Fernverkehrslinien teilweise in Regionalverkehrslinien umgewandelt und setzen dort neu auch Züge des Regionalverkehrs ein, wo erstmals zweimal vier Personen in einem Abteil sitzen statt wie vorher zwei und vier.»

So konnten die SBB die Sitzplatzauslastung in der 1. Klasse um ein Drittel erhöhen. Dabei waren die Dosto-Züge ursprünglich für den Regionalverkehr gedacht. SBB-CEO Andreas Meyer sprach von «Rollmaterial für die Zürcher S-Bahn», als er im Juni



Premiumklasse im Dosto-Zug: Acht Sitzplätze pro Abteil statt sechs

2008 den eine Milliarde schweren Grossauftrag für 50 Stadler-Doppelstockzüge bekannt gab.

Inzwischen fahren 48 dieser Dosto-Züge auf dem SBB-Netz. Seit dem letzten Fahrplanwechsel werden sie auch auf Fernverkehrsstrecken wie Bern–Olten, St. Gallen–Chur und Lausanne–Genf eingesetzt. 2010 bestellten die SBB weitere 24 Exemplare, die «ab 2015 zwischen Basel–Frick–Zürich, Bern–Biel und Bern–Olten rollen».

Gemäss Richtlinien des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) sind sechs Sitze pro Abteil für die 1. Klasse im Fernverkehr Standard. Der SBB-Sprecher relativiert: «Bei den UIC-Standards handelt es sich um Richtlinien für den internationalen Verkehr, selbstverständlich kann jede europäische Bahn ihre Fahrzeuge nach den örtlichen Gegebenheiten anpassen oder optimieren.» Laut Bundesamt für Verkehr sind die Wagen für diese Nutzung zugelassen.

Kurt Schreiber von Pro Bahn kritisiert: «Die SBB steigern die Platzauslastung in der 1. Klasse um ein Drittel, doch der 1.-Klasse-Zuschlag beträgt nach wie vor 70 Prozent.» Die SBB sähen keinen Anlass, die Preise der 1. Klasse zu reduzieren, sagt SBB-Sprecher Ginsig: «Der Abstand zum Sitznachbar in den Regio-Dosto-Zügen ist in der 1. Klasse tatsächlich kleiner.» Doch die Beinfreiheit bleibe weiterhin deutlich grösser als in der 2. Klasse.

Die Nivellierung der 1. Klasse nach unten findet aber nicht nur bei den Platzverhältnissen statt. Künftig sitzen alle Passagiere auf demselben Material. Die Ledersitze in der 1. Klasse werden durch Stoffbezüge ersetzt.

Fragt sich, wozu die Passagiere ein teures 1.-Klasse-Billett kaufen sollen? «Mit dem Aufschlag kaufen sie vor allem Ruhe und mehr Beinfreiheit», antwortet Ginsig. Der Mehrwert bei Fernverkehrszügen läge auch in Ruhewagen, Businesszonen und den Lounges für GA-Fahrer der 1. Klasse.

Mandarinli-Ersatz

#dieneueS7

Crowdsourcing Rollmaterial

Schritt 1 – intern Frage erarbeiten



RBS:

Ideen für den S-Bahn-Zug der Zukunft

Was würdest du in einer vollen S-Bahn verbessern, damit die Fahrt – vom Ein- bis zum Ausstieg – angenehmer wird?



[Website «RBS»](#)

[Additional informations](#)

Important note

Danke für die vielen spannenden Ideen!

Besonders interessant sind für uns noch weitere Ideen oder Weiterentwicklungen bestehender Ideen in den Bereichen:

- Ein-und Ausstieg
- Bewegungsfreiheit/Zirkulation im Zug
- Sitz-und Stehplätze

Merci!

Criteria

- massentauglich (ohne jemanden auszuschliessen)
- umsetzbar (technisch und finanziell, kein Luxus)
- nachhaltig (wird bis 2050 eingesetzt)

Moderators:



Caspar Loesche (4177)
Moderator

State:
Completed

Total reward:
2000 CHF

Accepted languages:
DE - FR - EN

Duration:
06.10.2014 09:00 - 10.11.2014 22:00

Schritt 2 – extern Ideen finden

Zielgruppe: Ganze Schweiz
(Atizo: bereits ca. 20.000 «Innovatoren»)

Ergebnis:

- ca. 700 Ideen
- Anteil neue/bestehende Ideengeber 60/40
- 87 % aus der Schweiz



Tschüss Mandarinli!

Die alten «Mandarinli»-Züge werden in den nächsten Jahren ersetzt.
Bis 2020 sind die 16 neuen Züge auf der Linie S7 im Einsatz.

Welche Ideen haben Sie für die neuen Fahrzeuge?

Machen Sie mit bei der Ideensuche auf www.atizo.com
(Anmeldung kostenlos und unverbindlich).

Weitere Informationen auf rbs.ch/5eneueS7

Schritt 3 – intern verdichten und Umfrage erarbeiten



RBS - die neue S7



Würden Sie weniger Sitzplätze in Kauf nehmen, wenn dafür das Ein- und Aussteigen schneller wäre?

- Ja
- Nein

Weiter

Schritt 4 – extern Umfrage

Zielgruppe: «Nur» Fahrgäste der S7

Ergebnisse:

- Über 1'000 Teilnehmer der Umfrage
- 93% sind Fahrgäste der S7,
70 % fahren mindestens 1x wöchentlich



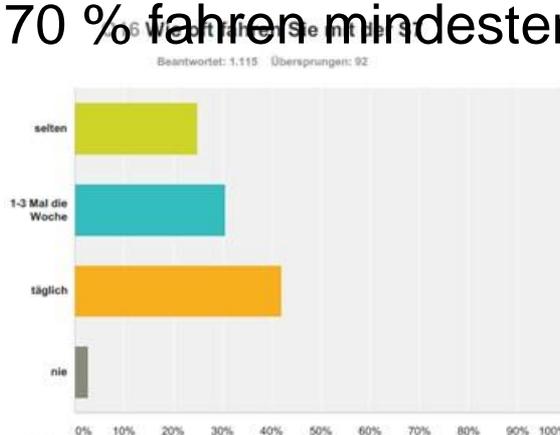
RBS-Fahrgäste reden mit!

Die alten «Mandarin»-Züge werden in den nächsten Jahren ersetzt. Bis 2020 sind die 16 neuen Züge auf der Linie S7 im Einsatz.

Wie sollen die neuen Züge aussehen? Mehr Steh- oder Sitzplätze? Klappsitze oder Anlehnhilfen?

Die RBS-Fahrgäste reden von Beginn an mit. Wenn Sie auch mitreden wollen: rbs.ch/dieneueS7

Registrieren Sie sich hier
Mehr Informationen unter www.rbs.ch & s7rbs.ch



Der RBS-Blog im Zentrum

Tschüss Mandarinli - Hallo neue S7

6. Okt 2014  Caspar Lösche Anzahl Kommentare: 50

Die Mandarinli auf der S7 sind in die Jahre gekommen. Was für Nostalgiker immer noch eine Freude ist, den heutigen Ansprüchen genügen die Mandarinli aus Sicht der Fahrgäste, aber auch aus betrieblicher Sicht nicht mehr. Deshalb beschaffen wir in den nächsten Jahren 16 neue Züge. Diese sollen bis 2020 auf der Linie S7 und auf der S9 eingesetzt werden.
[mehr](#)

Über 600 Ideen für die neue S7

11. Nov 2014  Caspar Lösche Anzahl Kommentare: 0

Über 600 Ideen für die neue S7 sind auf Atizo, dem RBS-Blog, Facebook und Twitter eingegangen. Vielen Dank dafür! Wir werden diese jetzt in Ruhe auswerten. Die Prämierung findet dann direkt auf Atizo statt. Hier im Blog, auf Twitter und auf Facebook werdet Ihr erfahren, wie und wann es weitergeht.
[mehr](#)

Die neue S7 – wieder mitreden!

26. Jan 2015  Caspar Lösche Anzahl Kommentare: 14

Über 600 Ideen sind für die neue S7 eingegangen. Wir haben uns Zeit genommen und sie in Ruhe ausgewertet und weiterentwickelt. Die Prämierung fand direkt auf Atizo statt. Herzlichen Dank an die Gewinner und alle anderen, die sich Gedanken gemacht haben.
[mehr](#)

Vielen Dank fürs Mitmachen!

20. Feb 2015  Caspar Lösche Anzahl Kommentare: 4

Die Umfrage zur neuen S7 bildete den letzten Teil unserer Ideensammlung. Zurzeit werten wir Eure Antworten aus und werden bald an dieser Stelle veröffentlichen können, welche Ideen direkt in das Pflichtenheft einfließen werden, was wir für den weiteren Prozess im Auge behalten werden und was unsere generellen Überlegungen dazu gewesen sind.
[mehr](#)

S7-Umfrage - Gewinn eingelöst

9. Mär 2015  Caspar Lösche Anzahl Kommentare: 0

Unsere S7-Umfrage ist abgeschlossen. Derzeit läuft die Auswertung. Und auch die Gewinner der Führerstandsfahrt wurden ausgelost. Eine davon ist Frau Stettler aus Ittigen.
[mehr](#)

Die neue S7 – Ergebnisse Teil I

20. Apr 2015  Caspar Lösche Anzahl Kommentare: 0

Im letzten Herbst haben wir Ideen gesucht für 16 neue Züge, die unsere Mandarinli ersetzen werden. Aus der ganzen Schweiz und halb Europa kamen so fast 700 Ideen zusammen. Wir haben diese intern nach den genannten Kriterien (massentauglich, umsetzbar, nachhaltig) ausgewertet und dann daraus rund 25 konkrete Ansätze entwickelt.
[mehr](#)

Medienresonanz

NZZ am Sonntag

Wegen Kitas: Pendler wünschen in der S-Bahn mehr Platz für Kinderwagen



Die vierwheiligen Pendler der Privatbahn RBS. (Foto: S. A. 2014)

In Bern können Bahnkunden bei der Gestaltung neuer Züge mitreden. Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) hat eine Crowdsourcing-Plattform für den Rollmaterialbeschaffung...

Wegen Kitas: Pendler wünschen in der S-Bahn mehr Platz für Kinderwagen. Die vierwheiligen Pendler der Privatbahn RBS. (Foto: S. A. 2014)



RBS fragt Kunden nach Ideen Quizduell im Regionalzug?

Publiziert: 09.10.2014



«Wenn schon alle ins Handy starren und spielen, wieso nicht gegen Mitreisende? Der Gewinner im Quiz hat sich eine gewisse...»

23.04.2015

TOP THEMA RBS SAMMELT IDEEN VON KUNDEN

RBS-Kunden dürfen bei Rollmaterialbeschaffung mitreden

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) geht bei der Rollmaterialbeschaffung für alter Züge neue Wege: Er lässt die Kunden mitreden.

Die Kunden können auf einer Crowdsourcing-Internetseite Ideen für eine möglichst guten Komfort in den Zügen formulieren. Bild: Thomas Reuter

Stichworte

REGIONAL JOURNAL BERN FREIBURG WALLIS 1

SRF Schweizer Radio und Fernsehen

RBS-Kunden dürfen beim Kauf neuer Züge mitreden

Mittwoch, 8. Oktober 2014, 11:14 Uhr

Die Kunden des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) können auf einer sogenannten Crowdsourcing-Internetseite Ideen für eine guten Komfort in den Zügen formulieren.



Wie werden die neuen RBS-Züge? Die Kunden reden mit. (Foto: S. A. 2014)

BZ BERNER ZEITUNG REGION

RBS sammelt Ideen für neue Züge

Von Stephan Klein. Aktualisiert am 08.10.2014 12:00:00. Wie sollen die Nachfolger der Mandarinli-Züge aussehen? Das will der RBS von seinen Passagieren wissen - und sammelt im Internet Ideen.



Die Tage der Mandarinli sind gezählt - wie die neuen Züge aussehen sollen, bestimmen die Passagiere mit. Bild: Stefan Anderberg

20 Minuten Zürich 10°

Pendler dürfen neue S-Bahn-Züge mitgestalten

von Nora Camenisch - Die «Mandarinli»-Züge der RBS sind in die Jahre gekommen. Auf einer Crowdsourcing-Plattform können Fahrgäste nun ihre Ideen für neues Rollmaterial einbringen.

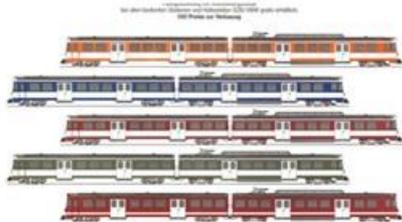


Einfaches Einsteigen, angenehmere Fahrt: RBS-Passagiere sollen ihre Ideen für neue Züge einbringen.

Social Media - Bewerbung

Regionalverkehr BeSo @RBS_ch · 7. Okt.
 1973 wollten wir Eure Meinung zur Mandarinli-Farbe hören. 2014 geht's weiter; rbs.ch/dieneueS7
 pic.twitter.com/rQ2v6WtCMU

847 31 3,7 %



Tweetdetails anzeigen

Regionalverkehr BeSo @RBS_ch · 6. Okt.
 Schon über 60 Ideen für #dieneueS7 auf @atizo. Was sind deine Ideen für die Mandarinli-Nachfolger?
 atizo.com/projects/ideas...

719 24 3,3 %

Tweetdetails anzeigen

Regionalverkehr BeSo @RBS_ch · 6. Okt.
 Die Mandarinli werden bis 2020 ersetzt. Für #dieneueS7 suchen wir auf @atizo Eure Ideen: rbs.ch/dieneueS7
 pic.twitter.com/7Wit9Jrvlc

1.023 38 3,7 %



Tweetdetails anzeigen

Regionalverkehr Bern-Solothurn
 Posted by Caspar Lösche [?] · October 6, 2014 ·

Die Mandarinli werden bis 2020 komplett ersetzt. Für #dieneueS7 suchen wir Eure Ideen. Macht jetzt mit:



Tschüss Mandarinli - Hallo neue S7
 (S7 Worb Dorf) Die Mandarinli auf der S7 sind in die Jahre gekommen.

RBS.CH

3,712 people reached

See Results

Regionalverkehr Bern-Solothurn
 October 7, 2014 ·

Bei den Mandarinli konnten unsere Fahrgäste 1973 die Farbe bestimmen. Für ihre Nachfolger gehen wir noch ein paar Schritte weiter:
<http://www.rbs.ch/dieneueS7>

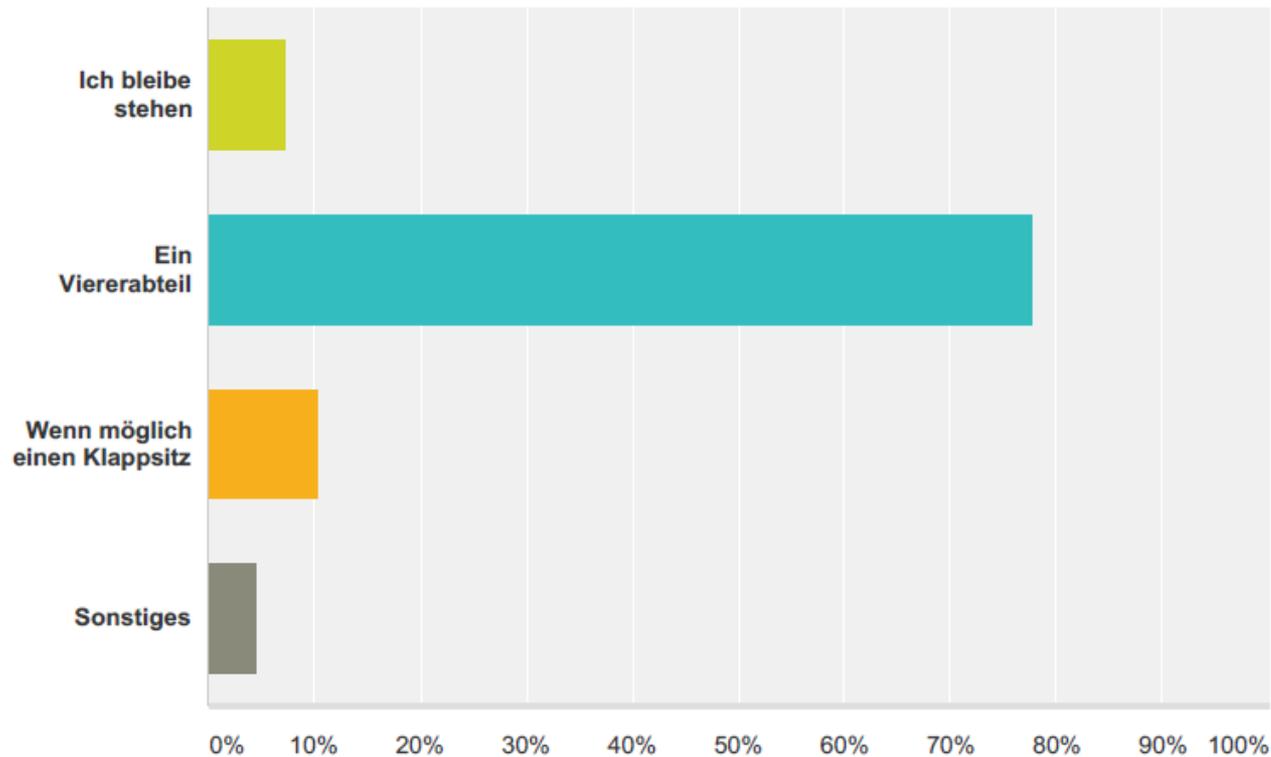


Tschüss Mandarinli - Hallo neue S7
 (S7 Worb Dorf) Die Mandarinli auf der S7 sind in die Jahre gekommen.
 RBS.CH

Ergebnisse für das Lastenheft

Q8 Sie haben die freie Wahl: welchen Platz würden Sie in der neuen S7 wählen?

Beantwortet: 1.150 Übersprungen: 57



Ergebnisse für das Lastenheft

Signalisation #383



automatisch, led, eingang, verletzung, türe, countdown, schliessen, zugtüre



Toll wäre es, wenn via LEDs schon von aussen sichtbar ist, wann sich die Türe schliesst. (z.B. Countdown).

grün → einsteigen
orange → jetzt aber
rot → stop

Dies soll vor allem Verletzungen beim Einsteigen vermeiden.

könnte aber auch für anderes zusätzlich dienen

- Platzanzeige: wo hat es noch (relativ gesehen) genug platz
- etc.

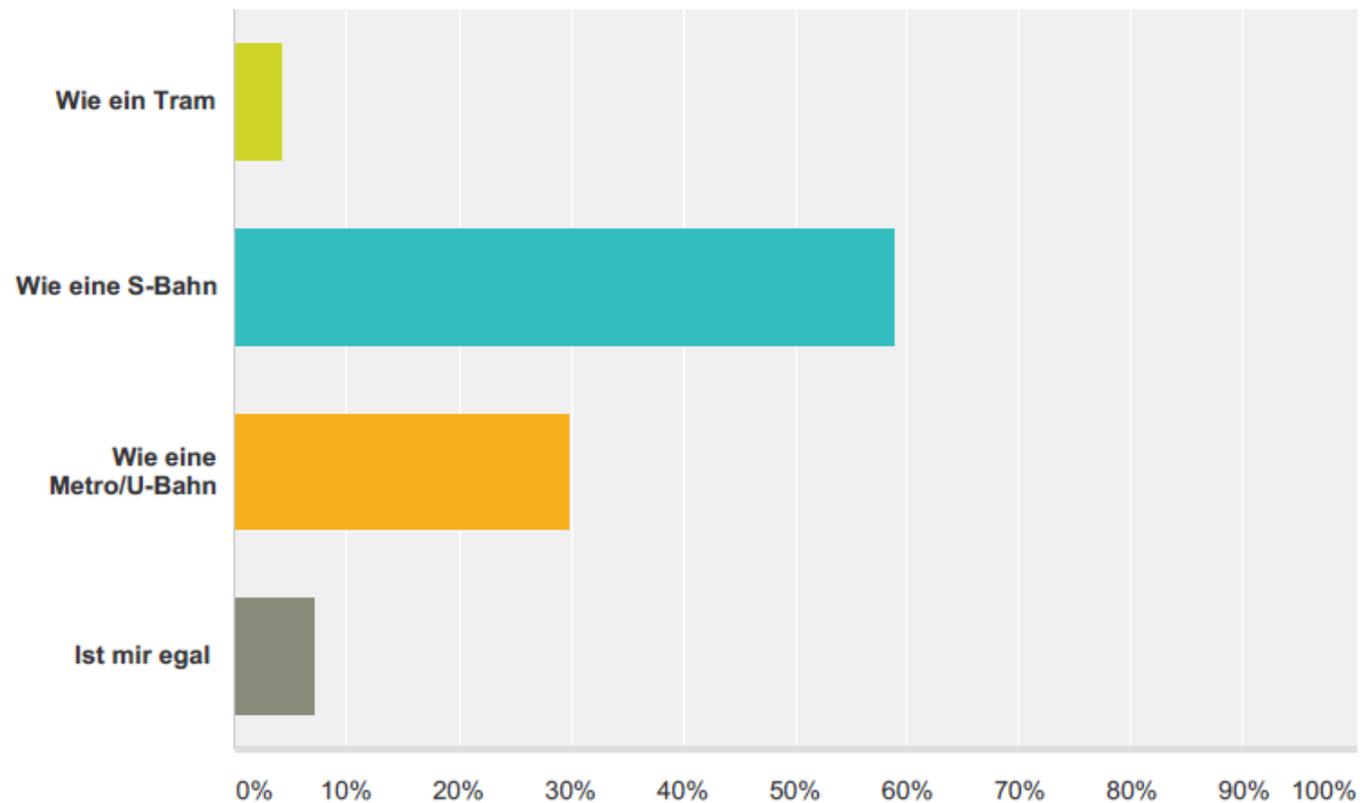


Bini Sadriu (26k)

11. Oct 2014 08:51

Q1 Die neue S7 fährt ein. Wie soll sie aussehen?

Beantwortet: 1.172 Übersprungen: 35



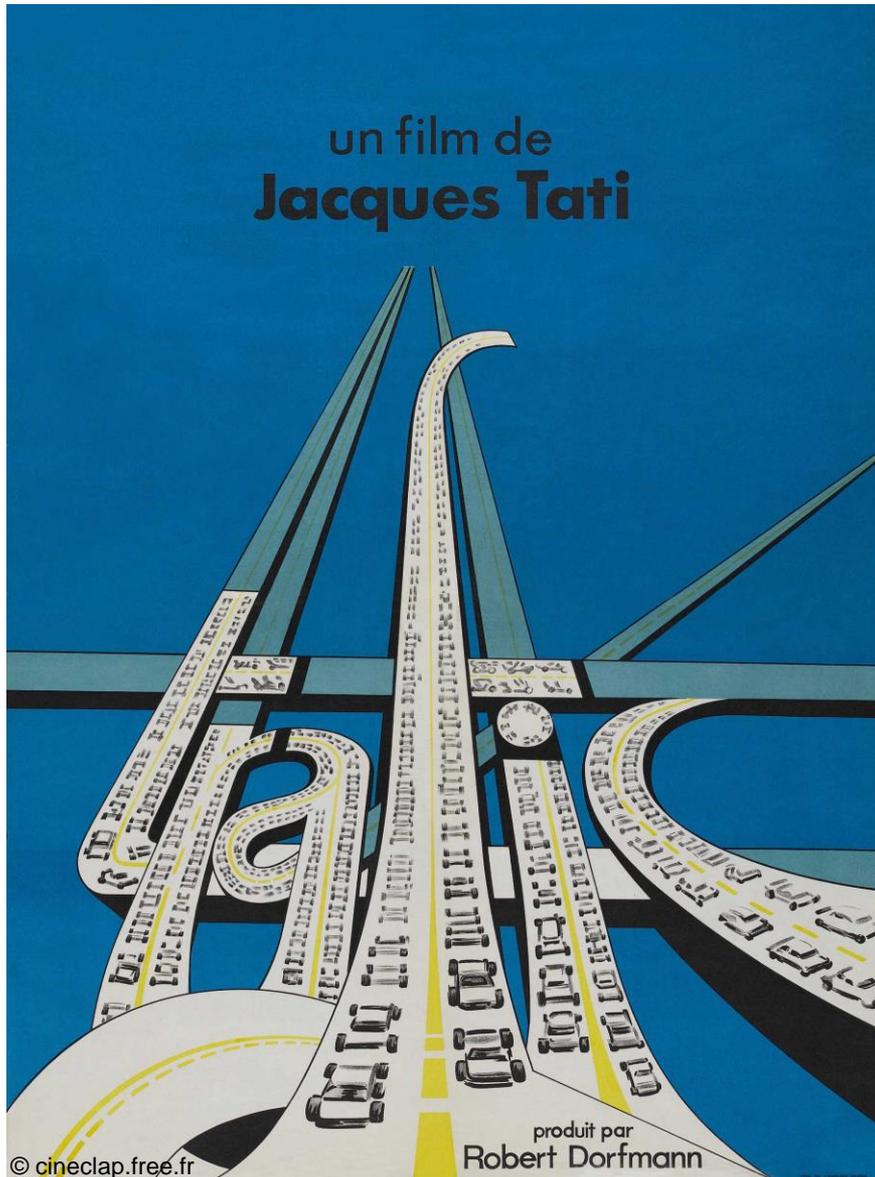
Q13 Würden Sie weniger Sitzplätze in Kauf nehmen, wenn dafür das Ein- und Aussteigen schneller wäre?

Beantwortet: 1.125 Übersprungen: 82



Learnings

- Ideensuche muss klar in Phasen unterteilt sein (intern/extern).
- Fahrgäste möchten mitreden.
- Medien möchten vor allem «lustige» Ideen.
- DIE IDEE (an die noch niemand gedacht hat) lässt sich so nicht finden.
- Mischung aus Qualität und Quantität gibt die besten Hinweise auf Fahrgastbedürfnisse.
- Crowdsourcing ist keine Abstimmung.
- Prozessablauf, Erwartungen und spätere Umsetzung müssen intern von Beginn weg thematisiert sein.
- Crowdsourcing wirkt nach aussen und nach innen!

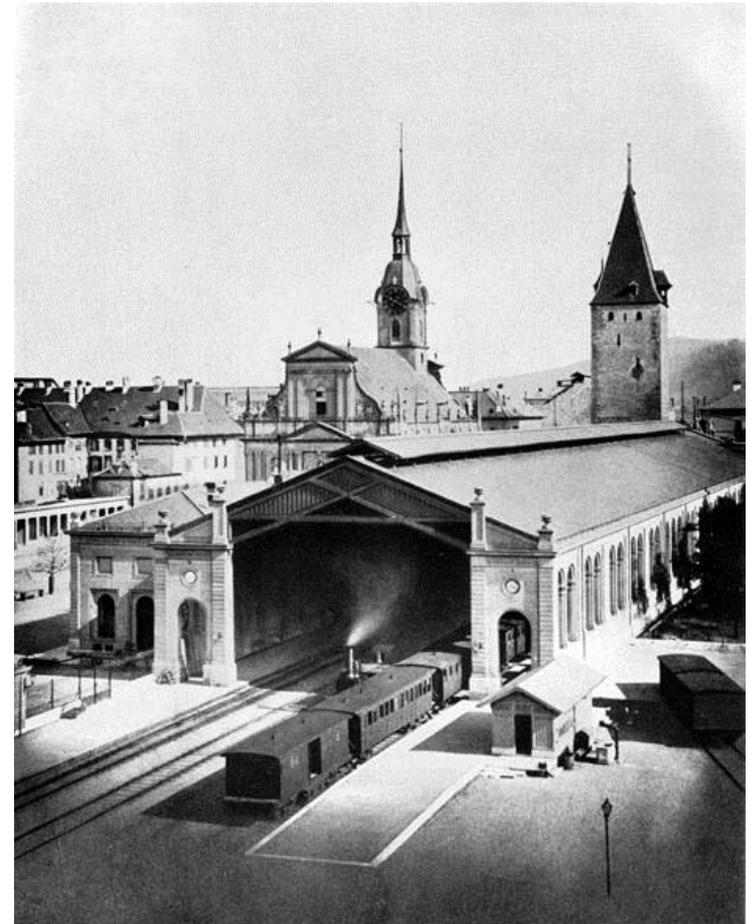


*« Il ne faut pas désespérer
devant la nature:
Peut-être elle développera
le piéton du 21^{ème} siècle
à partir d'un kangourou. »*

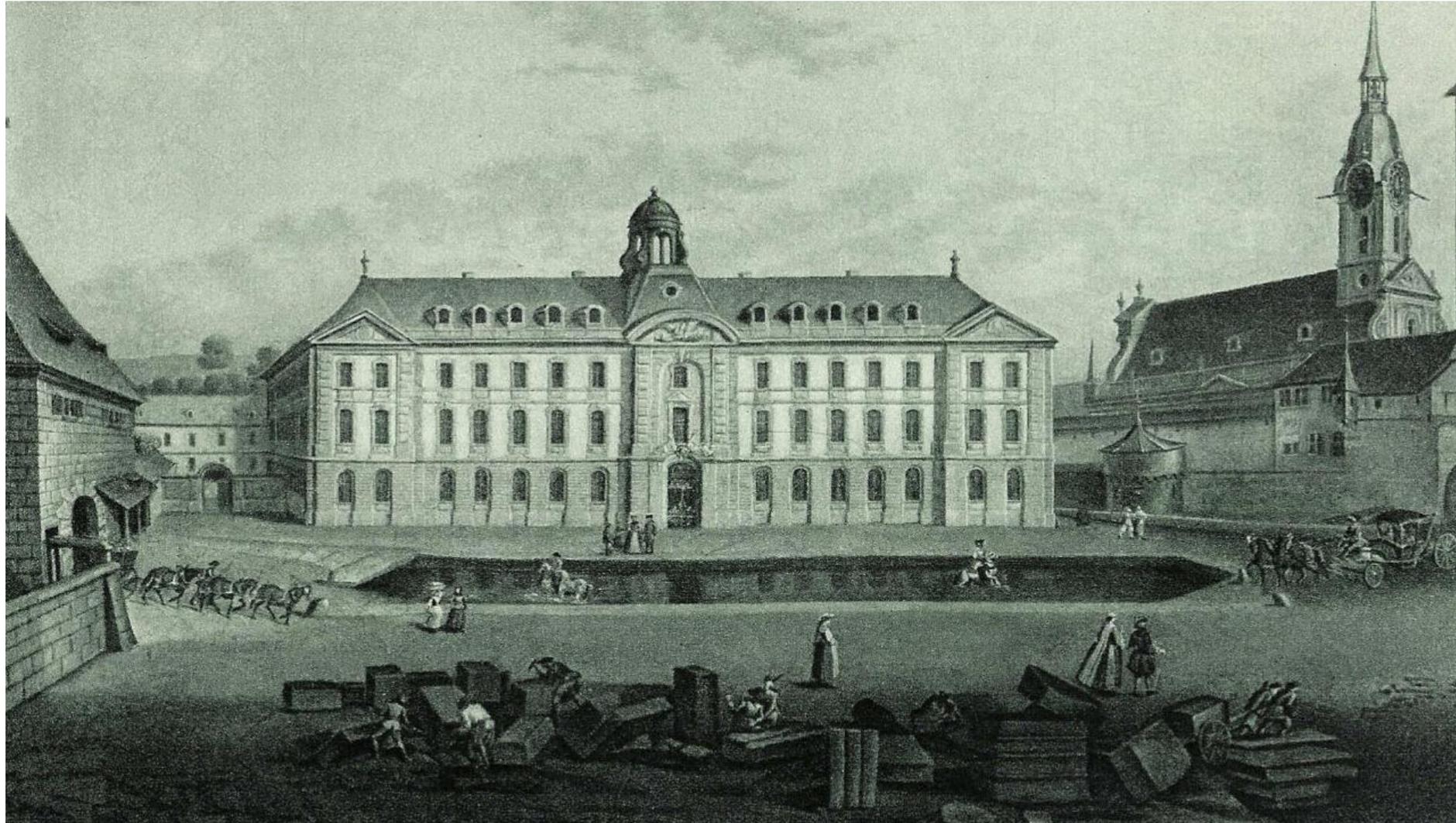
Jacques Tati

Zukunft Bahnhof Bern

Ausbau Bahnhof Bern – seit 1857 ein Dauerthema



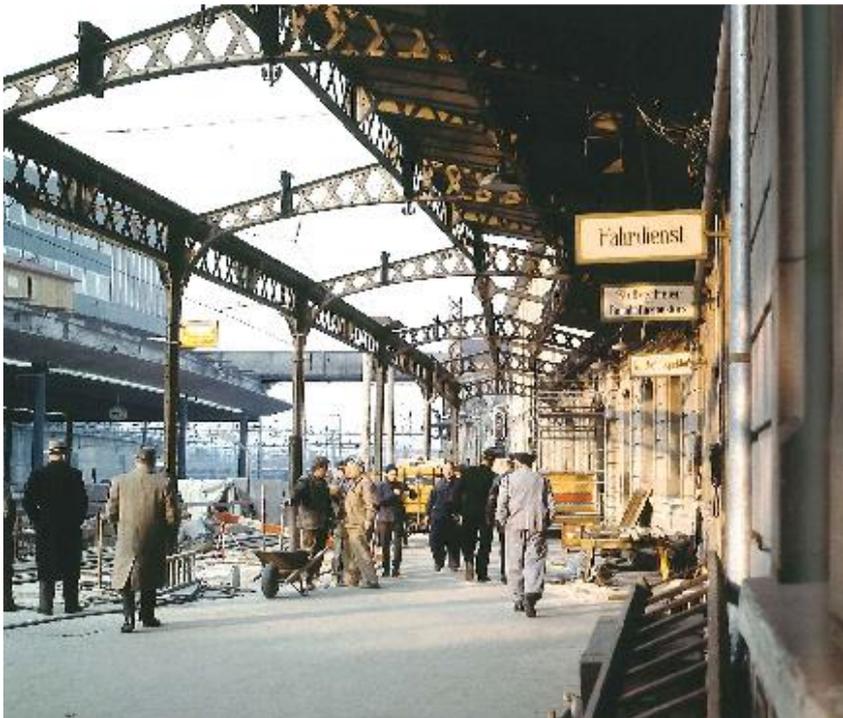
Burgerspital und Schanzenhügel 1742



Bahnhofplatz



Bahnhof Bern noch nicht überdeckt



Erweiterung auf 13 Gleise



Blick zurück

bis 1965: Terminus im Verkehr auf dem Bahnhofplatz



bis 1965... zur Haltestelle Tierspital



bis 1965... das Bollwerk hinauf



bis 1965... auf den Bahnhofplatz

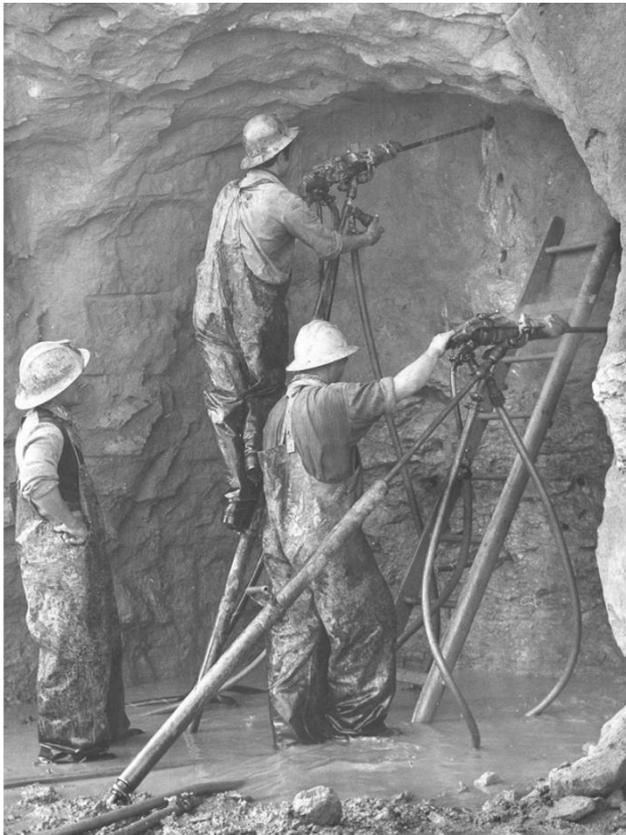


bis 1965... Halt im Verkehr auf dem Bahnhofplatz



ab 1959 bis 1965... Bauen im Untergrund

Herbst 1959... die
ersten 6 Meter Vortrieb



21.11.1965... Ankunft im Untergrund

Eröffnungszug 1965



ab 1965... Abfahrt im Untergrund

- 1952:
Dimensioniert für
16'000 Fahrgäste/Tag
- 1965:
Eröffnet mit
12'000 Fahrgästen/Tag



Bahnhofplatz als Verkehrsdrehscheibe



Bahnhofplatz zum Umsteigen



Züge im Bahnhof Bern (Stand 2011)

	Ø Anzahl Züge pro Tag
Fernverkehr SBB	380
RE-Verkehr BLS	80
S-Bahnverkehr BLS	530
RBS-Bahnhof	530
Total Züge pro Tag	1520

Ausbauprojekt Zukunft Bahnhof Bern

Optimierung bestehende Infrastruktur (2011–2021)

- ① Entflechtung Wylerfeld (SBB)
- ② Betrieblich-bauliche Massnahmen (SBB/BLS)
- ③ Zugang heutiger RBS-Bahnhof (SBB/RBS)
- ④ Verkaufsanlagen SBB

Erster Ausbauschnitt (2015–2025)

- ⑤ Neuer RBS-Bahnhof
- ⑥ Ausbau Publikumsanlagen
- ⑦ Verlängerung Perron 5 und 6
- ⑧ Entflechtung Holligen (SBB/BLS)

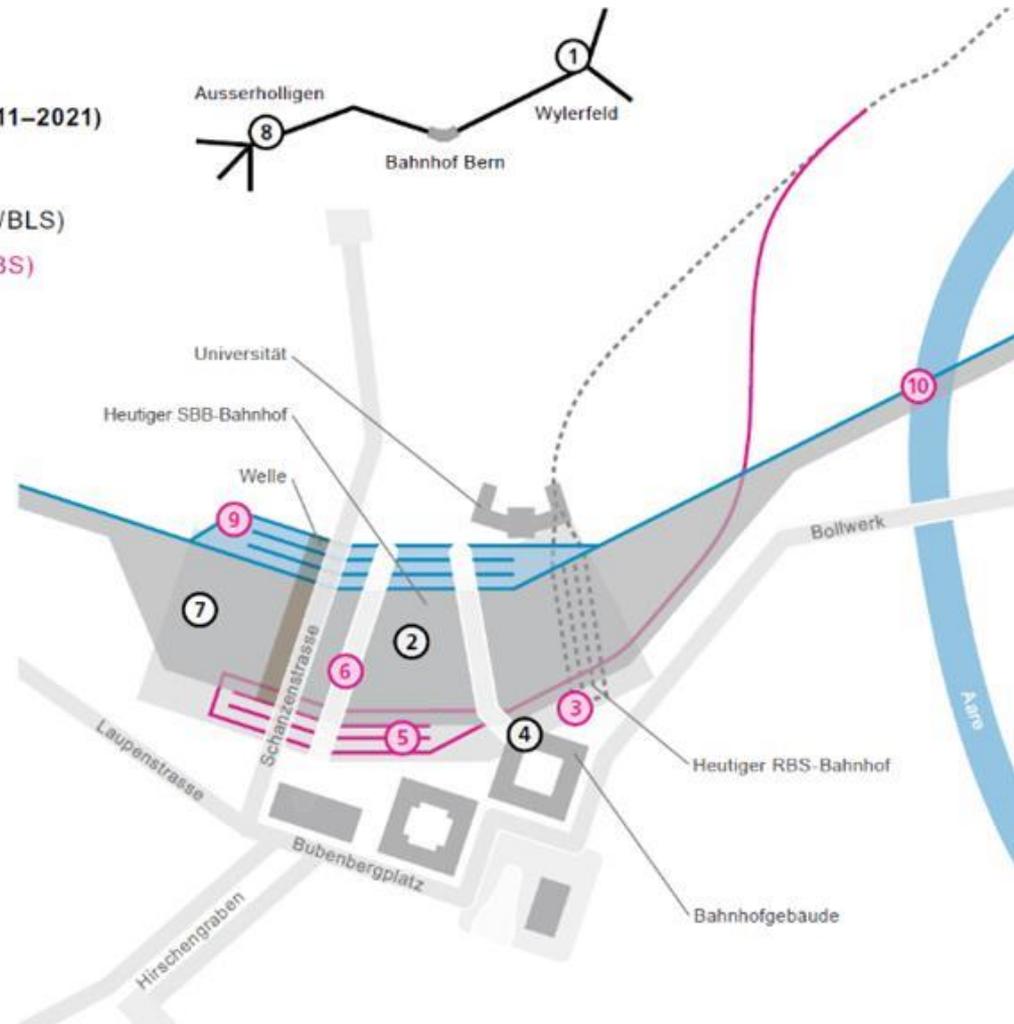
Zweiter Ausbauschnitt (2025–2035)

- ⑨ Seitliche Erweiterung SBB

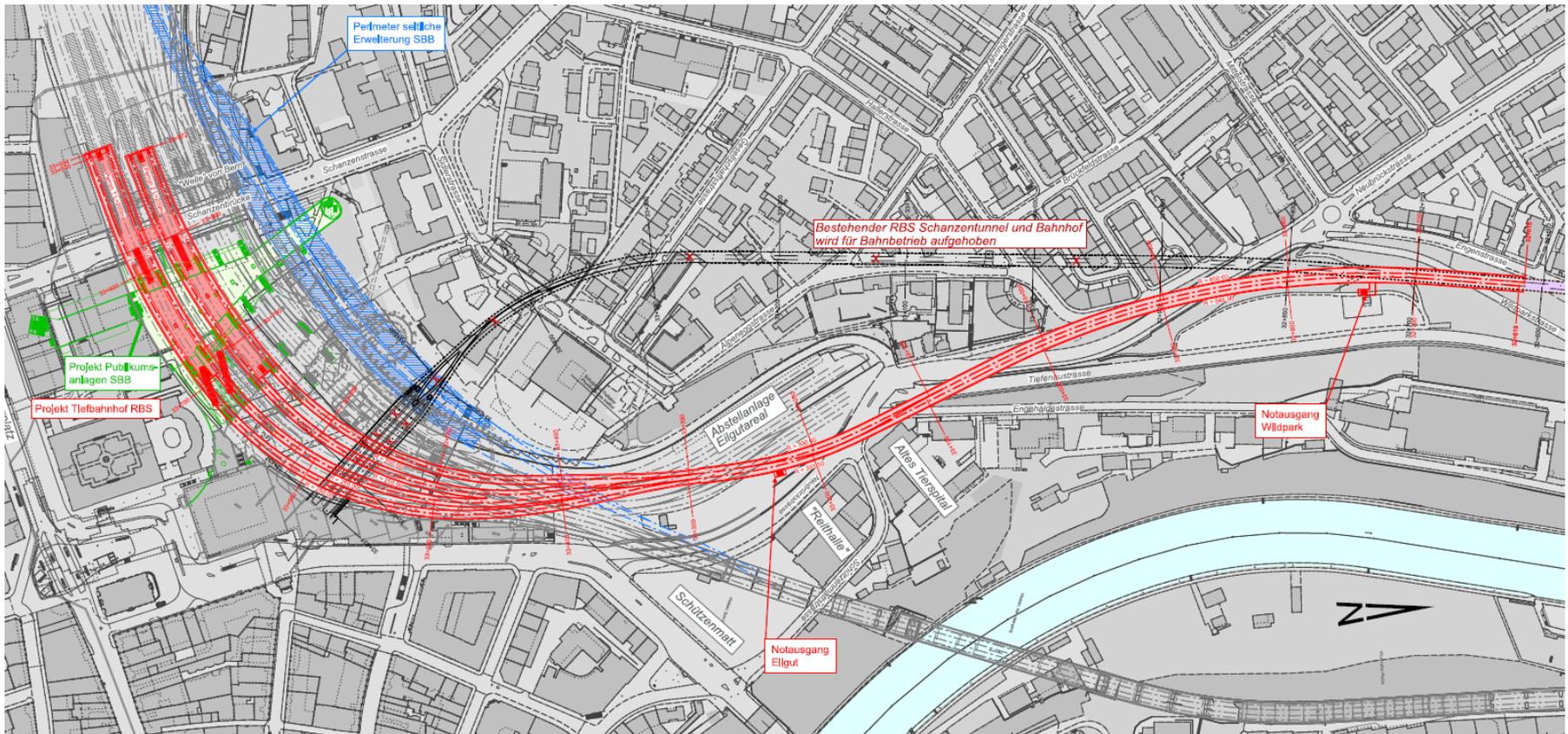
Langfristige Optionen (ab ca. 2050)

- ⑩ Ausbau Zufahrt Ost

- ZBB Projekte
- Übrige Projekte



Übersicht Tiefbahnhof RBS, Westpassage und seitliche Erweiterung



Gesamtübersicht



Der neue RBS-Bahnhof für Bern Verteilebene



Zusätzliche Baugrunduntersuchungen



Maximal mögliche Entlastung der Strasse mit neuem Bahnhof

Mit neuem RBS-Bahnhof können bis zu 15'000 Personen pro Stunde und Richtung befördert werden.

Bern

Entspricht der Leistungsfähigkeit einer 11-spurigen Hochleistungsstrasse



Worblaufen



Besten Dank!