

**100 Jahre Bahnverbindung Solothurn Bern  
Festakt vom 27. August 2016  
Kurt Fluri, Stadtpräsident & Nationalrat**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Frau Regierungsrätin  
Sehr geehrter Herr Landammann  
Liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Eidgenössischen Parlament  
Sehr geehrte Mitglieder des bernischen Grossen Rates und des solothurnischen Kantonsrates  
Sehr geehrte Präsidentinnen und Präsidenten von Einwohner- und Bürger- bzw. Burgergemeinden  
Sehr geehrte Vorsteherinnen und Vorsteher, Direktorinnen und Direktoren der Bundesämter und der kantonalen Ämter  
Sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen Transportunternehmungen  
Sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Sozialpartner, der Tourismusorganisationen, der Hauptstadtregion Schweiz  
Sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Partnerunternehmungen  
Sehr geehrte Kollegin und Kollegen aus dem Verwaltungsrat RBS  
Sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RBS  
Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank dem Chor Cantissimo. Schön, dass Sie Bezug auf den RBS genommen haben. (Mani Matter hätte ja in diesem Jahr auch einen runden Geburtstag feiern können.)

Mit grosser Freude darf ich Sie im Namen der jubelnden Regionalverkehr Bern Solothurn AG zu unserem Jubiläumsakt begrüssen. Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer führt in ihrem Vorwort zur Jubiläumsbroschüre aus, Jubiläen gäben neben einem Rückblick auf die vergangenen Jahrzehnte immer auch Anlass, sich mit der Zukunft zu beschäftigen. In unserem Fall müssten wir uns also fragen, ob wir heute und künftig ebenso weitsichtige Beschlüsse fassen würden, wie die früheren Generationen, die damals den Grundstein für das heute von Zehntausenden von Bahnkunden benützte Angebot gelegt hatten. Sie wünscht uns in diesem Sinne dieselbe Weitsicht wie den Entscheidungsträgern von Bund, Kantonen und Unternehmen vor 100 Jahren. Ich komme gerne auf diesen Wunsch zurück.

Selbstverständlich ist es nicht Aufgabe dieses Festaktes, die vergangenen 100 Jahre – übrigens in der Geschichte von Bahnverbindungen nicht eine sehr lange Zeit – im Detail zu wiederholen. Dafür dient die Ihnen zugekommene Jubiläumsschrift aus der Feder des früheren RBS-Direktors Peter Scheidegger sehr gut. Ihm und seinem Redaktionsteam danke ich für diese vorzügliche und reich illustrierte Schrift ganz herzlich.

Das Besondere in der Geschichte unseres jubelnden Unternehmens besteht darin, dass ein Vorgänger von Bundesrätin Doris Leuthard, nämlich Bundesrat Ludwig Forrer, im Jahre 1912 zwischen den beiden Kantonsregierungen von Bern und Solothurn vermitteln musste. Das Problem bestand darin, dass seit der Einrichtung der Eisenbahnlinie der Schweizerischen Centralbahn 1857 eine Bahnlinie von Olten über Herzogenbuchsee nach Solothurn, Biel und Bern führte, während die Bernische Staatsbahn ab 1864 von Biel nach Bern fuhr. Zwischen Solothurn und Schönbühl verkehrte bloss eine tägliche Postkutsche, zwischen Derendingen und Biberist eine Industripferdebahn, welche später als Emmentalbahn bis Burgdorf verlängert worden ist. 1876 nahm die Centralbahn dann die sogenannte Gäubahn dem Jurasüdfuss entlang von Olten über Oensingen nach Neu-Solothurn, dem heutigen

Hauptbahnhof, in Betrieb, und ebenso fuhr die Emmentalbahn von hier nach Biberist und Burgdorf. Verschiedene Bestrebungen für eine Bahnverbindung durch das Fraubrunnenamt waren erfolglos. Es entwickelte sich ein regelrechter Grabenkrieg zwischen den beiden Kantonen. Solothurn verlangte eine Normalspurbahn ab Solothurn nach Schönbühl, um dort in die SBB-Linie einzumünden. Bern unterstützte die sogenannte Billigvariante einer Strassenbahn nach Zollikofen-Bätterkinden-Utzenstorf. Erst mit dem bereits erwähnten Vorschlag von Bundesrat Ludwig Forrer vom 23. März 1912 raufte sich die beiden Kantone zusammen und leiteten die Realisierung einer Schmalspurbahn von Solothurn nach Zollikofen mit Fortsetzung über die Bern-Zollikofen-Bahn ein. Bereits im Juli 1912 wurde die BZB, eben die Bern-Zollikofen-Bahn, eröffnet. So wurde aus der Idee einer durchgehenden Normalspurbahn und dem Vorschlag einer Schmalspurbahn bloss bis Utzenstorf in Angesicht der Konkurrenz der Centralbahnlinien und der Emmentalbahn auf Vorschlag des Bundesrates ein Kompromiss, der heute von der nach SBB und BLS am stärksten frequentierten Bahnunternehmung der Schweiz betrieben wird.

Im Laufe ihrer 100jährigen Geschichte konnte die RBS AG verschiedentlich pionierhafte verkehrspolitische Entscheide realisieren: Im Mai 1974 beispielsweise trat zur Umsetzung der in den Jahren zuvor durchgeführten Modernisierungen im Raum Worblaufen – Bern der sogenannte „Plan 74“ in Kraft. Dieser brachte unter anderem den integralen Taktfahrplan mit wesentlichen Fahrplanverbesserungen. Im Zuge desselben Planes trat 5 Jahre später ein neues Fahrplankonzept mit der Verlagerung des Solothurner Vorortsverkehrs auf die neue Buslinie Solothurn – Lohn in Kraft. Die Züge bedienen seither verschiedene kleinere Haltestellen nicht mehr, sodass tagsüber nur noch Eilzüge mit alternierendem Halt auf Verlangen in Schalunen und Büren zum Hof verkehren. Dieser „Plan 74“ mit dem eigentlichen Start zur S-Bahn Bern brachte einen markanten Anstieg der Fahrgastzahlen auf 7.5 Mio. Reisende im Jahr 1975. Ab 1993 sodann verkehren zwischen 6 und 20 Uhr die Eilzüge an allen Wochentagen im 30-Minuten-Takt und dank dem Einsatz der neuen Niederflurzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h mit gekürzten Fahrzeiten.

Mit der Inbetriebnahme der Doppelspur in Biberist sowie zwischen Fraubrunnen und Grafenried können mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 an den Werktagen insgesamt 10 zusätzliche Entlastungszüge eingesetzt werden, welche nur noch eine reduzierte Zahl Haltestellen aufweisen.

Eine andere Pioniertat war die Schaffung des ersten unterirdischen Bahnhofes der Schweiz im Jahre 1965. In diesem Jahr, am 20. November genau, fuhr zum ersten Mal ein Zug in diesen geschichtsträchtigen Bahnhof. Gebaut für eine Frequenz von 16'000 Fahrgästen am Tag, wird er heute an Spitzentagen von bis zu 60'000 Personen benützt.

Und damit sind wir gleich auch in der Zukunft gelandet: Wegen der erreichten bzw. übertrufenen Kapazitätsgrenzen des heutigen unterirdischen Bahnhofes, der nicht mehr ausbaubar ist, läuft im Rahmen von „Zukunft Bahnhof Bern ZBB“ derzeit die Planung für den Bau eines neuen RBS-Bahnhofes unterhalb der SBB-Geleise mit Ausgang in Richtung Hirschengraben. Der Baubeginn ist für das nächste Jahr geplant, die Eröffnung für 2025.

Die Verkehrsprognosen gehen auf der Linie Solothurn – Bern und auch im Worbental von erheblichem Mehrverkehr aus: Die offiziellen Prognosen sehen eine Steigerung der Fahrgastzahl von 25 Prozent bis über 60 Prozent auf verschiedenen Abschnitten des RBS-Netzes vor. Deshalb muss in den kommenden Jahren das Zugangebot zwingend der erwarteten Nachfrage angepasst werden. So soll bis 2020 mit der S8 jeder zweite Zug bis Bätterkinden mit Halt in Grafenried, Fraubrunnen, Büren zum Hof und Schalunen im Halbstundentakt halten. Mit dem RE Solothurn – Bern soll die Fahrzeit erstens von 37 auf 34 Minuten reduziert und mit ganztägigem Viertelstundentakt angeboten werden. Mit der

Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Bern im Jahre 2025 wollen wir mit der Verlängerung der Züge Solothurn – Bern auf 180 Meter 50 Prozent mehr Sitzplätze anbieten.

Während vor 100 Jahren die Linienführung und die Spurbreite im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen standen, bildet in der heutigen Zeit in der Regel die Finanzierung den Knackpunkt eines Projektes. Umso erfreulicher ist es, dass wir davon ausgehen dürfen, dass die Finanzierung des Bahnhofprojektes gesichert scheint. Dabei geht es beim RBS-Bahnhof um Baukosten von immerhin rund 520 Mio. Franken bei einer Kostengenauigkeit von +/- 25 Prozent. Die Finanzierung durch den Investitionsfonds und den Bahninfrastrukturfonds verdanken wir weitsichtigen Entscheiden der Politik und des Volkes mit dem Infrastrukturfondsgesetz sowie der FABI-Vorlage. Sowohl die Politik als auch das Volk haben mit diesen Entscheiden sowie mit der Ablehnung der ideologischen Milchkuh-Initiative dafür gesorgt, dass der öffentliche Verkehr die für seinen Ausbau und Unterhalt nötigen Mittel erhält. Wir sind überzeugt, dass dies auch beim weiteren grossen Vorhaben, nämlich dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) der Fall sein wird. Bleibt das Parlament bei seiner jetzigen relativ ausgewogenen Finanzierung, wird auch das Volk die nötigen Verfassungsänderungen gutheissen wie dies bei der FABI-Vorlage der Fall war. Die allermeisten Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer beurteilen nämlich den öffentlichen Verkehr als Teil des gesamten Verkehrssystems und benützen diesen und die anderen Mobilitätsformen pragmatisch und nicht ideologisch. Sie wählen dasjenige Verkehrsmittel aus, das dem vorhandenen Platz, der Verkehrsdichte, der Topographie und der zeitlichen Verfügbarkeit am besten entspricht. Und in städtischen und Agglomerationsverhältnissen ist nun einmal der öffentliche Verkehr dazu prädestiniert, einen immer weiter steigenden Anteil am gesamten Verkehrsangebot zu übernehmen. Der Regionalverkehr Bern-Solothurn ist sehr gerne bereit, mit den zur Verfügung gestellten Infrastrukturanlagen und dem entsprechenden Rollmaterial seinen Beitrag an ein effizientes und volkswirtschaftlich wertvolles Verkehrsangebot zur leisten.

Ich hoffe, der RBS trägt damit dazu bei, eine ebenso weitsichtige Verkehrspolitik zu betreiben, wie dies der Entscheid von 1912 war.

Damit danke ich allen Verantwortlichen von Bund, Kantonen und Gemeinden, den verschiedenen Verkehrsbetrieben und Partnern aus Gewerbe und Wirtschaft ganz herzlich für ihre Unterstützung!

Am Schluss, aber sicher nicht zuletzt, danke ich unserem treuen, einsatzbereiten und innovativen Personal ganz herzlich dafür, dass sie als Seele unseres Unternehmens die Umsetzung der Pläne und Beschlüsse erst ermöglichen und mit ihren Kundenkontakten für ein uns wohlgesinntes Umfeld sorgen.

Ihnen allen wünsche ich nun frohe Festivitäten im Laufe des Tages und anschliessend für die nächsten 100 Jahre gute Fahrt mit dem RBS!