

**Einweihung  
Haltestelle Wankdorf  
3. Mai 2005**

## **95-jähriger Wunsch verwirklicht**

Ansprache von *Hansjörg Hess*, Leiter Infrastruktur und Mitglied der Geschäftsleitung der SBB AG

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident

Sehr geehrter Herr Tromp

Liebe Gäste und Anwohner

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zu Bedeutung, Betrieb und Erfolg der neuen Haltestelle Bern Wankdorf und der S-Bahn Bern muss ich nicht weiter ausholen. Ich erlaube mir deshalb, im Zeitraffer eine Brücke über einen Zeitraum von gut hundert Jahren zu schlagen und nach einem historischen Exkurs ein paar Überlegungen zur Zukunft der Bahn im Raum Bern mit Ihnen zu teilen.

Zu Beginn gratuliere ich Ihnen, sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin und Ihnen, sehr geehrter Herr Stadtpräsident, zu einem Volltreffer. Mit der neuen Haltestelle Wankdorf haben Sie mitten ins Schwarze getroffen! Sie haben etwas geschafft, was unsere Vorfahren zum ersten Mal bereits vor 95 Jahren anstrebten: Den Bau einer Haltestelle Bern Wankdorf.

Damals hatte die hiesige Gegend noch sehr ländlichen Charakter: Sie hiess das „Wankdorffeld“. Nicht allzu weit von hier stand bereits die Kaserne. Und zu einem Waffenplatz gehörte natürlich auch ein Schiessplatz. Dieser Schiessplatz war denn auch Anlass für die Idee zum Bau einer Haltestelle „Wankdorf“, weil die Stadt Bern im Jahr 1910 zum vierten Mal Gastgeber der Schweizer Schützen wurde. Das Eidgenössische Schützenfest lockte damals zwischen dem 17. und 31. Juli Tausende von bewaffneten Schweizern (Damen waren sicher in der Minderzahl) nach Bern, um sich hier im Wankdorf im Schiessen zu messen. Den Preis in Form eines mit Gold überzoge-

nen Silberpokals stiftete niemand geringerer als seine Hoheit, der deutsche Kaiser Wilhelm der Zweite. Heute erinnern in den Nord-Quartieren noch Strassennamen wie Scheiben-, Schützen-, Waffen- und Zeigerweg an die glorreichen Zeiten des Schützenlebens auf dem Wankdorffeld.

Wie die heutige Einweihung zeigt, hat es die damals acht Jahre alte SBB nicht geschafft, die Haltestelle zu bauen. Die Gründe dafür sind mir leider nicht bekannt. Ich gehe aber davon aus, dass sich Kanton und Stadt Bern damals nicht so grosszügig am Bau der Anlagen beteiligen wollten, wie sie das 95 Jahre später getan haben. Kanton und Stadt beteiligen sich mit 79 Prozent an den Gesamtkosten; den Rest steuert die SBB als Betreiberin der neuen Haltestelle bei. Dank ihrer Unterstützung ist die Haltestelle nun Wirklichkeit. Dafür danke ich Ihnen im Namen der SBB ganz herzlich.

Das Berner Schützenfest ging damals auch ohne die Haltestelle gut über die Bühne: Verkehrstechnisch sind die Verkehrsbetriebe der Stadt Bern in die Lücke gesprungen: Die damalige „Städtische Strassenbahn Bern“ nahm das Schützenfest zum Anlass, um die Tramlinie zwischen dem Bahnhof Bern und dem Zytglogge auf Doppelspur auszubauen und die Gleise vom Breitenrainplatz bis an die Papiermühlestrasse zu verlängern! Das waren bestimmt zwei gute Investitionen in das Berner Tramnetz, wie mir Herr Tschäppät beipflichten wird.

Wie das Quartier wuchs in den darauf folgenden Jahrzehnten auch der Bahnverkehr. Heute überqueren pro Tag rund 870 Züge die Aarebrücke von und nach dem Bahnhof. Mehr Züge heisst mehr Lärm, auch wenn die Intercitys der SBB und die S-Bahnzüge von BLS und RM heute doch eher gleiten als rollen.

Nicht nur leisere Fahrzeuge sollen die Wohnqualität verbessern. Die SBB macht auch einiges im passiven Schallschutz. Er freut mich für die Anwohner auf dem Gemeindegebiet von Bern, dass sie bald in den „Genuss“ von Schallschutzwänden kommen. Das Plangenehmigungsverfahren läuft. Sobald wir vom Bundesamt für Verkehr grünes Licht erhalten, beginnen wir mit der Installation der Schutzbauten.

Ein Blick in die Zukunft: Der Bundesrat hat vor ein paar Wochen den „Dringlichkeitsfonds für den Agglomerationsverkehr“ in die politische Vernehmlassung geschickt. Auf der Liste mit den über die ganze Schweiz verteilten Ausbauten des Schienen- und Strassennetzes befindet sich auch ein so genanntes „Entflechtungsbauwerk Wylerfeld“.

Vielleicht ist nicht allen klar, was ein Entflechtungsbauwerk überhaupt ist und was dessen Nutzen sein soll. Ein solches Bauwerk vereinfacht den Bahnbetrieb, indem die Züge aus Thun, Langnau,

Olten und Biel bereits vor der Aarebrücke über ein Viadukt oder durch einen Tunnel auf die andere Seite der Bahnlinie wechseln können, ohne dabei die Züge auf den mittleren Gleisen zu behindern. Die bereits im Wylerfeld „vorsortierten“ Züge erreichen damit ihre Perrons im Berner Bahnhof auf direktem Gleise, ohne die anderen Züge bei der Ein- und Ausfahrt zu behindern. Die Signale auf der Aarebrücke sollten dann weniger oft Halt anzeigen und damit den Bahnreisenden auch weniger oft den tiefen Blick auf die Balkone der Häuser des Lorraine-Quartiers ermöglichen...

Weniger „Stau“ auf der Aarebrücke heisst auch mehr Kapazität für den Bahnhof. Und die brauchen wir, denn seit dem 12. Dezember fahren rund 21 Prozent mehr Züge in den Bahnhof ein und aus. Ich gehe doch richtig in der Annahme, sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin, dass der Kanton das S-Bahn-Angebot in den kommenden Jahren weiter verdichten möchte? Ich wünsche mir eine ähnliche Entwicklung wie bei der S-Bahn Zürich. Dazu kommt, dass auch die SBB ihren Kunden im Fernverkehr ein noch besseres Angebot bieten will und weitere Angebotsausbauten plant. Die SBB ist in der regionalen Verkehrskonferenz in engem Kontakt mit den Behörden sowie den Partnerbahnen BLS, RM und RBS, um die Weiterentwicklung des Bahnknotens Bern voranzutreiben.

Wann das bereits erwähnte Entflechtungsbauwerk gebaut wird, ist heute noch offen. Dazu braucht es noch vertiefte betriebliche und wirtschaftliche Abklärungen, schliesslich geht es bei einer solchen Investition um einen dreistelligen Millionenbetrag. Aber wir werden das Projekt zügig vorantreiben.

Wir werden aber nicht zuwarten, bis das Geld für Investitionen in die Berner Schieneninfrastruktur sämtliche Verfahrensschritte durchlaufen hat. Grosse Investitionen in den Ausbau der Bahninfrastruktur brauchen Zeit und sind für die SBB ohnehin der letzte mögliche Schritt. Zuvor versuchen wir, sämtliche anderen Möglichkeiten auszuschöpfen. Gute Abläufe und kleine Investitionen genau am richtigen Ort können sehr erfolgreich dazu beitragen, den Knoten Bern noch cleverer zu nutzen und ihm noch ein paar Prozent Kapazität abzurufen.

Neben den Pendlern – Herr Tromp hat die bereits eindrücklichen Benutzerzahlen erwähnt – dient die neue Haltestelle Wankdorf mit ihren 220 m langen, teilweise überdachten und 55 cm hohen, bequemen Perrons auch den Sportfans, die an Wochenenden ihre Vorbilder im „Stade de Suisse“, in der Bern Arena und in der Sporthalle anfeuern wollen. Für sie bleibt der traditionelle Begriff „Wankdorf“ wenigstens im Namen der Haltestelle erhalten. Wir planen denn auch nicht, die

Haltestelle Wankdorf demnächst in „Gare de Suisse“ umzutaufen! Dazu kommt, dass die heute getaufte Lokomotive den Namen „Wankdorf“ in andere Landesteile tragen wird.

Abschliessend bedanke ich mich ganz herzlich bei Kanton und Stadt Bern für das grosse finanzielle Engagement und die enge Zusammenarbeit beim Planen und Bauen der Haltestelle Wankdorf. Den Verantwortlichen für den Bau – allen voran Rolf Maurer als SBB-Gesamtprojektleiter, Rolf Mühlethaler als Architekt und Werner Schwarz als Ingenieur und Gesamtplaner – gratuliere ich zur modern gestalteten, kundenfreundlichen Anlage. Ich kann mir gut vorstellen, welche anspruchsvolle Aufgabe es war, ein 29-Millionen-Bauwerk bei laufendem Bahnbetrieb innerhalb von 15 Monaten pünktlich auf den Fahrplanwechsel abzuschliessen. Auch sie haben punkto Präzision und Timing im wahrsten Sinne des Wortes eine Mouche geschossen.