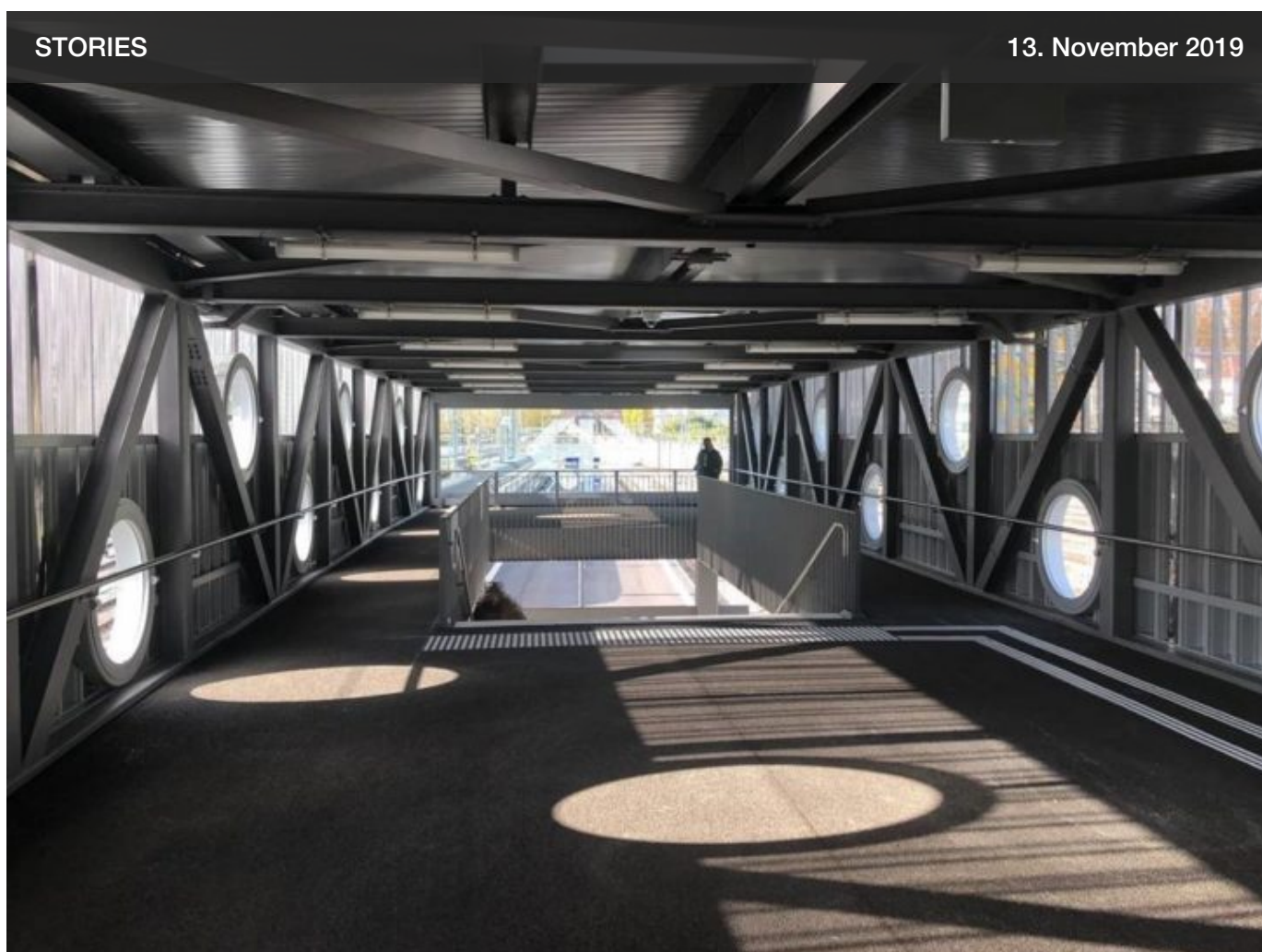


zukunft **bahnhof bern**

Startseite > Gleis 49/50: Die brennendsten Fragen und Antworten.



STORIES

13. November 2019

Gleis 49/50: Die brennendsten Fragen und Antworten.

Seit dem 4. November ist am Bahnhof Bern das verlängerte Perron mit den neuen Gleisen 49 und 50 in Betrieb. Dank diesem neuen Perron kann der Bahnhof Bern unter laufendem Bahnbetrieb und ohne Ausdünnung des Fahrplanes ausgebaut werden.

Auf den ersten Blick bedeutet dies für die Reisenden aber vor allem weitere Fusswege. Die SBB will nur das Beste für die Kundinnen und Kunden, nimmt die Kritik ernst und beantwortet die meist gestellten Fragen.

«Warum braucht es dieses lange Perron und die neuen Gleise überhaupt?»

Wegen Ausbaurbeiten im und um den Bahnhof. Der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz stösst heute betrieblich und räumlich an seine Grenzen. Damit er auch in Zukunft seine Funktionen erfüllt und als Drehscheibe dient, wird er ausgebaut. Während der Bauarbeiten müssen immer wieder Gleise im Bahnhof für den Betrieb gesperrt werden. Diese kompensieren wir mit den Gleisen 49/50. Mit dieser

Perronverlängerung können wir also den Fahrplan ab Bahnhof Bern und damit die Reisenden in den nächsten Jahren sicherstellen. Die Alternative wäre eine massive Fahrplanausdünnung über mehrere Jahre, was für die Kundinnen und Kunden die schlechtere Wahl gewesen wäre. Das Bahnsystem ist sehr komplex, vor allem mit den Platzverhältnissen am Bahnhof Bern, weshalb es dort keine «einfachen» Lösungen gibt.

«Dieses Perron findet man ja kaum. Warum gibt es keine bessere Beschilderung?»

Seit der Inbetriebnahme haben wir ebenfalls verschiedene Stellen mit Verbesserungspotential entdeckt und Massnahmen eingeleitet. Beispielsweise in der Unterführung und auf den Perrons werden zusätzliche Schilder angebracht, die in Richtung Gleis 49&50 zeigen. Die Wege auf und von den Gleisen 49/50 sind ausserdem in der SBB App «Mein Bahnhof» ausgewiesen und lenken die Reisenden sicher und rasch durch den Bahnhof.

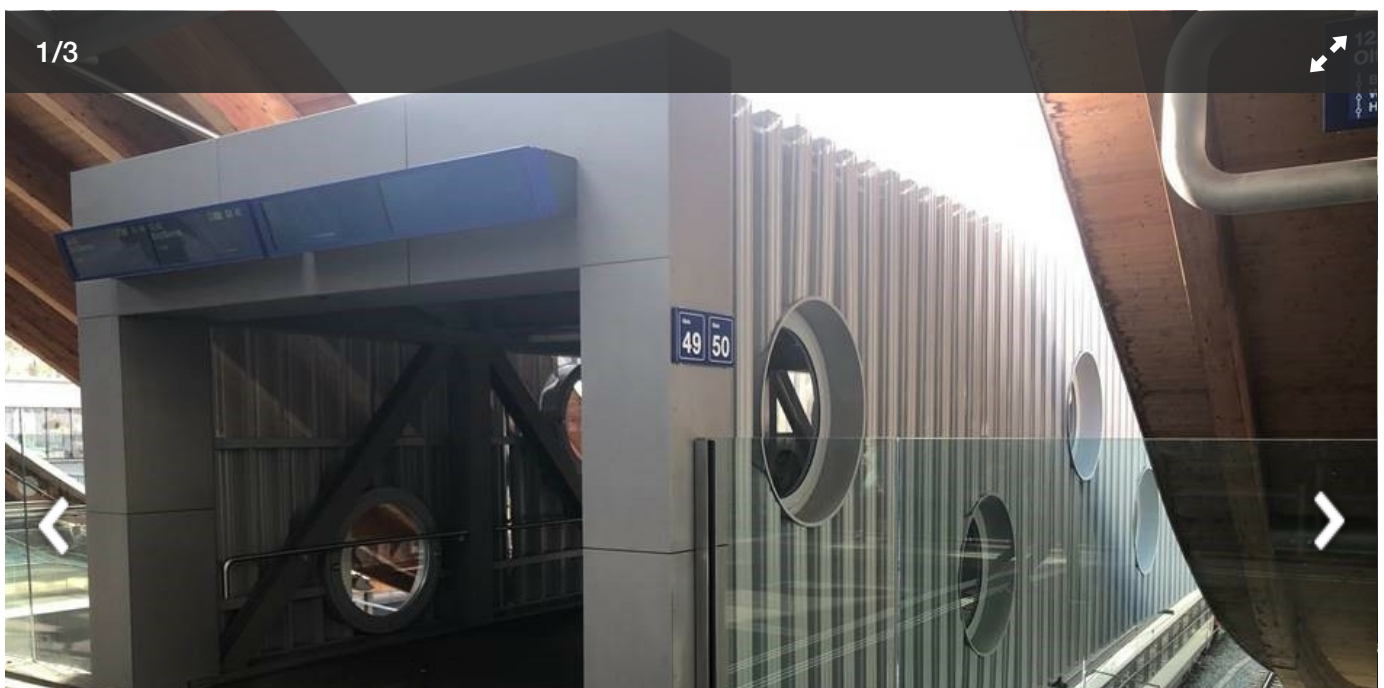
«Warum halten die Züge auf Gleis 49/50, obwohl die Gleise 9/10 leer sind?»

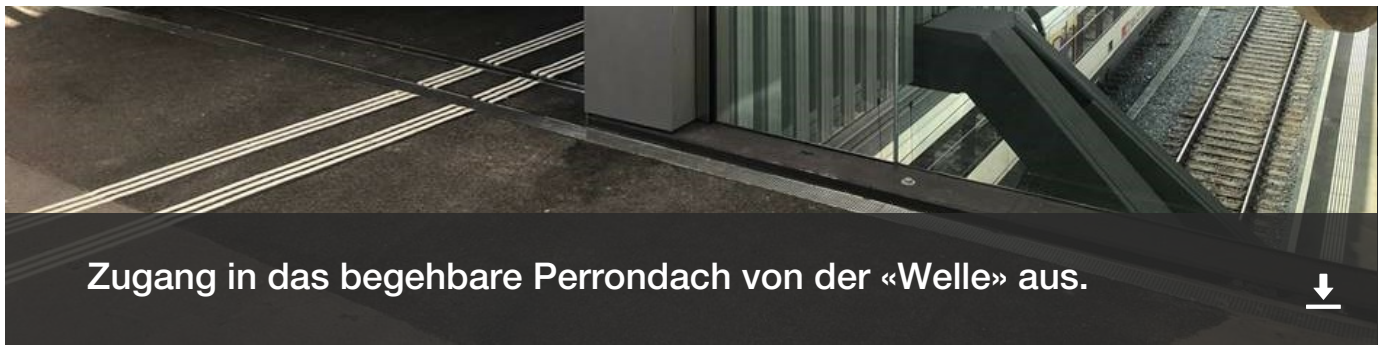
Damit es für die Reisenden keine Verwirrung gibt, sollten Züge so oft wie möglich am gleichen Ort halten und abfahren. Deshalb lassen wir die RE von Gleis 49 und 50 auch nicht ab und zu oder wenn gerade möglich, auf den Gleisen 9 und 10 halten. Eine solch flexible Gleisbenutzung würde gerade bei den Pendlern zu Verwirrung führen. Und aufgrund des Bauprogrammes gäbe es teilweise sogar innerhalb derselben Stunde unterschiedliche Gleisbelegungen, was zu grossen Missverständnissen führen würde.

Selbstverständlich arbeitet die SBB laufend weiterhin daran, die Situation für die Reisenden zu verbessern. Sollten sich neue Lösungen im Sinne der Reisenden eröffnen, würden diese auch laufend direkt umgesetzt.

«Warum kann der Zug nicht einfach einen zusätzlichen Stopp auf Gleis 9/10 bei der Ein- und Ausfahrt einlegen?»

Ein zusätzlicher Stopp im vorderen Gleis ist nicht möglich, da nur drei Minuten später bereits der nächste Zug anhält. Besonders in Stosszeiten würde ein solcher Zusatzstopp zu weiteren Verspätungen führen.





Zugang in das begehbare Perrondach von der «Welle» aus.



«Können die Züge auf Gleis 49/50 nicht wenigstens ein wenig weiter vorne, also näher an den Gleisen 9/10 halten oder warum halten sie erst ganz hinten in den Gleisen 49/50?»

Leider ist es aktuell nicht möglich, die Züge weiter vorne halten zu lassen, ohne erhebliche Einschränkungen auf die Pünktlichkeit und Stabilität im gesamten Bahnsystem zu verursachen. Wenn die Züge im Gleis 49 näher beim Gleis 9 halten, stehen sie auf einer Weiche, die für andere Verbindungen ab Gleis 9 sehr wichtig ist. Über diese Weiche werden beispielsweise Wagen für den IC nach Zürich gebracht oder andere Zugteile zu anderen Zügen, die für weitere Verbindungen notwendig sind. Kann diese Weiche dafür nicht gebraucht werden – weil sie vom Regio Express Biel/Bienne–Lyss–Bern belegt ist – muss eine ganze Zugkomposition eine Rundfahrt aus dem Bahnhof bis ins Depot der Aebimatt und zurück machen. Das braucht zu viel Zeit und würde andere Fahrstrassen belegen. Also würden andere Verbindungen ab Bern ausfallen oder gestört.

Anders gesagt: Jede eingesparte Rangierfahrt im Bahnhof Bern, hat positive Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Stabilität des ganzen Fahrplanes. Selbstverständlich wurde das Ausfahrtsignal aber so nah wie möglich bei der Weiche im Gleis 9 gebaut, sodass die Züge so nah wie möglich am Gleis 9 halten und unnötige Wege für die Reisenden vermieden werden können. Natürlich arbeitet die SBB laufend weiterhin daran, die Situation für die Reisenden zu verbessern. Sollten sich neue Lösungen im Sinne der Reisenden eröffnen, würden diese auch umgesetzt.

«Das ist doch einfach eine Diskriminierung der Bieler! Warum sind es ausgerechnet diese Züge, die dort halten?»

Nein, wir wollen niemanden diskriminieren. Wir haben geschaut, welches die beste Lösung für die Reisenden mit dem Fahrplan ist – unabhängig von der Strecke oder Destination! Wir lassen die Züge am verlängerten Perron halten, die als erstes vor der vollen bzw. halben Stunde ankommen und als letztes abfahren und somit das Umsteigen am ehesten gewährleistet bleibt, weil die Reisenden am meisten Zeit haben umzusteigen. Beispiel: Ankunft xx.18 Uhr aus Lyss, reicht gut für Anschluss auf Züge wie bspw IC xx.32 Uhr nach Zürich HB.

Die Verbindung auf die S7 ist allerdings sehr knapp. Die RBS-Züge ab Papiermühle fahren zu den Stosszeiten jedoch alle 7.5 Minuten. SBB und RBS empfehlen Ihnen daher, eine frühere Verbindung zu nehmen, sodass für das Umsteigen genügend Zeit bleibt.

«Warum ist das Perrondach nicht gleich lang wie das Perron? Die Reisenden müssen ja durch Regen und Schnee gehen!»

Alle Perrons der SBB werden nur teilweise überdacht. Auch im Bahnhof Bern ist das so. So sind auch heute schon die westlichen Enden der Perrons 1 bis 8 nicht überdacht. Selbstverständlich arbeitet die SBB laufend weiterhin daran, die Situation für die Reisenden zu verbessern. Sollten sich neue

Lösungen im Sinne der Reisenden eröffnen – allenfalls sogar in Form einer Überdachung, würde eine entsprechende Planung in Angriff genommen.

«Man steigt ja fast beim Inselspital aus! Warum gibt es vom hinteren Teil des Perrons keinen Weg auf die Stadtbachstrasse oder die Laupenstrasse?»

Es gibt aktuell keine Pläne für eine Überquerung vom Perron zur Stadtbachstrasse oder Laupenstrasse. Das Bedürfnis dafür war bisher nicht bekannt und entsprechend auch nicht im Vorprojekt enthalten. Grundsätzlich: Ein neuer Zugang zu einem Perron bedeutet auch, dass der Bahnhof einen ganz neuen Zugang erhält. Für Bahnhofzugänge gibt es Vorgaben wie beispielsweise, dass es dort Abfahrtschirme, Veloabstellplätze, etc. braucht. Dafür braucht es Platz und dies alles müsste in einem weiteren grösseren Projekt geplant werden. Was aus baulicher Sicht auch ohne Pläne gesagt werden kann: Ein solcher Zugang müsste mehrere Gleisachsen überqueren. Dafür bräuchte es vermutlich zusätzliche Stützen im Gleisfeld wofür Gleise verschoben werden müssten. Zudem müsste das Perron Gleis 49/50 nebst den Kunden, die das Gleis 49/50 benutzen, auch die Personen, welche den Zugang Stadtbachstrasse benutzen, aufnehmen. Dies ist momentan nicht berücksichtigt und könnte bauliche Massnahmen nach sich ziehen. Der Zugang würde somit wohl mehrere Millionen Franken kosten. Auch hier: sollten sich neue Lösungen im Sinne der Reisenden anbieten, etwa in Form einer Überführung, würde die SBB dies planen.

«Besonders wer Richtung Lorraine will, muss extrem weit durch den Bahnhof gehen, um beispielsweise auf den 20er Bus zu kommen... Geht das nicht anders?»

Ja, schon bald gibt es Linderung. Ab Fahrplanwechsel am 15.12.19 wird auch die Linie 20 an der Schanzenstrasse halten, weil sie bis in die Länggasse verlängert wird. Die Schanzenstrasse ist direkt an der Welle, was den Fussweg verkürzt. Wenn Sie vom Zug auf den Bus oder das Tram umsteigen, empfehlen wir die von der Welle nahegelegenen Bushaltestellen Schanzenstrasse, Obergericht und Hirschengraben zu benutzen.

«Wenn man endlich beim Zug ankommt und in den ersten Wagen einsteigt, ist der bereits proppenvoll. Das nervt!»

Dieses Problem gibt es auch bei anderen Zügen: manche Reisenden verteilen sich schlecht und steigen dort zu, wo es für sie bei Abfahrt / Ankunft am meisten Sinn macht. Wir appellieren hier an alle: Helft mit, das Bahnsystem zu verbessern und verteilen Sie sich auf alle Wagen. So gibt es auch weniger Abgangsverspätungen von Zügen, weil das Ein- und Aussteigen kürzer ist, wenn es sich auf alle Türen verteilt.

«Wie lange wird dieser Fahrplan so gefahren?»

Der heutige Fahrplan gilt vorerst bis zum übernächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2020. Welche Züge ab 2021 auf Gleis 49/50 halten, ist in Planung und hängt von den Bauphasen ab, die noch definiert werden.

Sicher ist bereits heute: In den nächsten Jahren wird es im Bahnhof Bern immer wieder zu Veränderungen der Abfahrts- und Ankunftsgleise und Veränderungen des Fahrplans aufgrund der Baustellen kommen. Die Pendlerinnen und Pendler sollen sich stets an den Onlinefahrplan halten.

23 Kommentare

Keanu Camuendo

14. November 2019, 19:09

Mich hat es noch erstaunt, dass keine Fahrsteige bei dieser Länge des Perrons eingebaut wurden.

Wurde während der Planung so etwas in der Art in betracht gezogen?

Oder ging das vom Platzverhältnis und Budget nicht auf?

Maria Wieland, SBB

15. November 2019, 11:26

Guten Tag Herr Camuendo. Danke für Ihr Feedback. Ja, alle Möglichkeiten wurden abgeklärt und wie Sie vermuten, waren Platz und Geld ausschlaggebend dafür. Liebe Grüsse

Reto

25. Januar 2020, 19:56

und schwupps, GA weg, und Tesla da... merci und weg

Michael Lenzin

8. Februar 2020, 18:46

Es ist belastend, dass es ausgerechnet den Biel Zug erwischt hat.. sehr mühsam!

Anina Brühl

6. März 2020, 13:11

Das empfinde ich genau gleich, wir haben sonst schon einen sehr weiten Weg, welcher nun noch länger ist.... Da überlegt sich manch einer künftig mit dem Auto zur Arbeit zu fahren.

Michael Fuss

30. November 2019, 16:35

Warum sind die einzigen Sitzmöglichkeiten am Perron hinter dem Ausgang zum begehbaren Perrondach versteckt?

Erstens mal hält der Zug da gar nicht. Das heisst ältere Leute müssten dann wenn der Zug anhält noch von der einzigen Sitzmöglichkeit zum Zug hetzen.

Zweitens sieht die Sitzmöglichkeiten da wirklich keiner, der nicht bewusst danach sucht.

Falls ihr euch mit dem Witterungsschutz herausreden wollt: Am Bahnhof Biel/Bienne hat es am Perron 9/10 eine Sitzmöglichkeit im Freien.

Das gleiche gilt auch für Raucherbereiche. Warum hat es die im offenen Bereich des Perron nicht?

(Kann ja sein, dass sich Raucher nach der langen Wanderung erstmal vor dem Einstieg in den

Zug eine Zigarette gönnen möchten)

Warum bietet eigentlich das Perrondach dem Perron im Anfangsbereich beim Übergang des Perron 9/10 zu 49/50 keinen Witterungsschutz?

Maria Wieland, SBB

19. Dezember 2019, 9:36

Guten Tag Herr Fuss. Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Bei der Möblierung wurde darauf geachtet, dass die Sitzbänke immer im gedeckten Bereich und doch nahe bei den Zügen sind. Der Möblierungsplan wurde vom Bundesamt für Verkehr genehmigt. Jeder Bahnhof hat andere Voraussetzungen, die zu berücksichtigen sind, weshalb Biel und Bern nicht verglichen werden. Das Perron Gleis 40/50 in Bern ist beispielsweise weiter entfernt von der Welle, als die Bänke im Freien auf Gleis 10 in Biel von der Unterführung sind. In Bern haben wir Bedenken bezüglich allfälliger Szenenbildung. Die Raucherbereiche sind gut verteilt auf dem ganzen Perron. So haben Reisende, die nicht durch den Rauchbereich gehen wollen, die Möglichkeit diese zu umgehen. Ich dachte, ich hätte kürzlich beim Vorbeigehen gesehen, dass es auf dem Perron im ungedeckten Bereich neuerdings auch einen Aschenbecher hat... Werde das gerne nochmals abklären. Die Lücke zwischen dem Wellendach und dem begehbarem Perrondach wurde aus Kostengründen in Kauf genommen. Wir arbeiten hier mit Steuergeld, das behutsam eingesetzt werden soll. Liebe Grüsse

Lisa Herff

2. Dezember 2019, 16:49

Wieso werden nur Leute die nach Lyss/Biel müssen bestraft? Bis nächstes Jahr ist eine halbe Ewigkeit und man könnte gut abwechseln mit anderen Pendlern. Als ob das so eine grosse Umstellung wäre, wenn täglich zwischen Gleisen gewechselt wird, also bitte. Für was gibt es eine Infotafel und die App?! Wenn das wirklich der Fall ist und bleiben wird, sollte die SBB wenschon eine Geste gegenüber Pendlern von Lyss und Biel machen! Viele Leute haben sich bereits beschwert aber anscheinend interessiert sich niemand dafür. Das ist unter aller Sau so etwas, vor allem bei den Preisen die man schön brav weiterhin bezahlen darf.

Maria Wieland, SBB

2. Dezember 2019, 17:08

Guten Tag Frau Herff. Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Wie sie im Artikel lesen können, gibt es logische Erklärungen, warum genau diese Züge am neuen Perron halten: Es geht darum, welches die beste Lösung für die Reisenden mit dem Fahrplan ist – unabhängig von der Strecke oder Destination. Wir lassen die Züge am verlängerten Perron halten, die als erstes vor der vollen bzw. halben Stunde ankommen und als letztes abfahren und somit das Umsteigen am ehesten gewährleistet bleibt, weil die Reisenden am meisten Zeit haben umzusteigen. Beispiel: Ankunft xx.18 Uhr aus Lyss, reicht gut für Anschluss auf Züge wie bspw IC xx.32 Uhr nach Zürich HB. Würden andere Züge in diesen Gleisen halten, hätten

die Reisenden weniger Zeit zum Umsteigen. Die Alternative zum neuen Perron wäre übrigens eine massive Ausdünnung des Fahrplanes über viele Jahre gewesen. Heisst: ohne Perronverlängerung hätten wir Zugverbindungen komplett streichen müssen, was Sie sicher auch nicht gut finden würden, oder? Ihr Wunsch, dass flexibel zwischen den Gleisen abgewechselt werden soll, ist leider im komplexen Bahnsystem unmöglich umzusetzen und von den Reisenden würde eine unzumutbare Flexibilität verlangt. Das zeigt sich heute bereits manchmal bei anderen spontanen Veränderungen im Fahrplan, beispielsweise bei Störungen. Wenn Sie das allerdings als einfach einstufen, nehmen die Fahrplanplaner Ihren Verbesserungsvorschlag sicher gerne entgegen. Den Vorwurf, dass sich niemand für die Kundenrückmeldungen interessiert, weise ich entschieden zurück. Jede Anfrage bei der SBB wird einzeln beantwortet und im Hintergrund arbeiten Spezialisten aus Bau und Bahn täglich daran, die Situation zu beobachten und wo möglich zu verbessern. Liebe Grüsse

Hansjürg Müller

9. Dezember 2019, 12:05

„Bequemer, öfter, schneller“ So lautet der Slogan der SBB über viele Jahre. Aber konkret auf meinen Arbeitsweg nach Bern ist die Realität: „Unbequemer, gleich oft, länger“.

Gab es früher bequeme Ohrensessel mit blanken weissen Tüchlein (1. Klasse) sind heute, wie in der 2. Klasse, 4 Stühle nebeneinander angeordnet, die Armlehnen aus Holz oder Hartplastik. Statt bis nach Bern sitzenbleiben, muss ich heute mindestens zwei Mal umsteigen (öfters mit Anschlussbruch). Der Wechsel in die 2. Klasse bringt zudem in schöner Regelmässigkeit Stehplätze. Das neue Gleisregime im Bahnhof Bern setzt dem nun aber die Krone auf. Solche Vertreibungsaktionen der SBB zeigen bei mir den gewünschten Effekt. Ich fahre seit einiger Zeit wieder 1. Klasse, in meinem eigenen Auto.

Unbekannt

16. Dezember 2019, 1:35

Wieso werden nur Leute die nach Lyss/Biel müssen bestraft? Wegen Ihnen komme ich bei meiner Arbeitsstelle zu spät dies ist einfach nicht korrekt und nein ich nehme nicht einen Zug früher ich arbeite bis 5Uhr morgens dann bin ich froh wenn ich nicht noch früher aufstehen muss. Es ist einfach unglaublich dazu sind wir die die am meisten nach Bern kommen. Wir zahlen das gleiche wie die anderen also sollten wir auch gleich behandelt werden sonst könnten wir von Biel und Lyss auch nur noch die Hälfte bezahlen von den Abos mal schauen wie SBB das findet!!!

Albert Einstein

20. Dezember 2019, 18:30

Warum kann der Zug bei der Ankunft in Bern nicht auf Gleis 9/10 einen Zwischenhalt einlegen und die Pendler aussteigen lassen? Dann hätte man den langen Weg zu Gleis 49/50 nur bei der

Fahrt richtung Biel.

Maria Wieland, SBB

6. Januar 2020, 10:31

Guten Tag Herr Einstein ☒ Ein zusätzlicher Stopp im vorderen Gleis ist nicht möglich, da nur drei Minuten später bereits der nächste Zug anhält. Besonders in Stosszeiten würde ein solcher Zusatzstopp zu weiteren Verspätungen führen. Weitere Informationen finden Sie zudem [in diesem Artikel](#). Freundliche Grüsse

Tom Reich

7. Februar 2020, 15:19

Das Gleis 49 findet man kaum und ist dazu noch so weit weg vom „Bahnhof“. Anschlüsse sind zum Teil nicht zeitnah gewährleistet, da man so weit laufen muss bis zu den weiteren Verbindungen (Bus/Tram). – Schade.

Ich verstehe Leute, das nicht in Kauf nehmen wollen und können.

Peter Kaufmann

12. März 2020, 9:40

Der Fussweg ist zu lang und vor allem für ältere Leute, die ins Inselspital müssen, äusserst mühsam. Warum hat man nicht auf diese gedacht und z.B. ein rollenden Teppich, wie es in anderen ähnlichen Situationen (z.B. auf Flughäfen), gemacht hat. Diejenige, die es nötig haben, könnten die Distanz stehend ohne Mühe bewältigen und die Jüngeren, die in der Eile sind, den Teppich umlaufen (wieder wie in den Flughäfen). Es wird sicher das Argument mit dem Geld kommen, aber solche rollenden Teppiche könnte man nach dem Ende des Provisoriums wieder anderswo einsetzen und die Investition schlussendlich auf mehrere Anwender verteilen.

Siegfried Wetzel

19. Juni 2020, 20:31

Warum ist die Gangway geknickt an die Welle angeschlossen?

Patrick Kummer

21. Juni 2020, 12:52

die ganze Gangway scheint eine Fehlkonstruktion zu sein. Ich habe bis heute den Sinn dieser Gangway nicht erklären können. Irgendwie Design vor Vernunft

Maria Wieland, SBB

22. Juni 2020, 9:04

Guten Tag Herr Kummer. Das begehbare Perrondach erfüllt seine Funktion seit der Inbetriebnahme sehr gut: Damit haben die Reisenden mehr Platz auf dem Perron.
Liebe Grüsse, Maria Wieland

Rudolf Burgener

5. August 2020, 19:15

Das ist die 2. Bahnhofumbau, was ich erlebe.

Aber es sieht so aus, dass schon wegen der 4-gleisigen Eisenbahnbrücke der „Flaschenhals“ Richtung Zürich, Basel, Burgdorf-Langenthal-Olten und weiter, weiter bleibt.

Mein Vorschlag:

wäre es nicht machbar, auf der Seite, hinter der umstrittenen Reitschule (Eilgut) tief unter den Häusern durch, einen 2-spurigen „Engeried-Tunnel“ zu machen, die dann wieder über der Aare zu den bestehenden Gleisen verbindet.

Ich habe da einen Vorschlag wo der durchgehen soll, nur so kann der Bahnhof noch interessanter werden. Zürich hat es mit ihrer „Durchmesserlinie“ Richtung Oerlikon gemacht hat, bei mir.

Claudia Tschanz

6. April 2021, 9:35

Wir haben nun das Jahr 2021. Warum hält der Zug von Biel immer noch auf Gleis 50?

Maria Wieland, SBB

14. April 2021, 18:32

Guten Tag Frau Tschanz. Die Gleisbelegung bleibt auch im Fahrplan 21 dieselbe, aus denselben Gründen wie oben beschrieben. Aufgrund der aktuellen Bauarbeiten rund um das Perron Gleis 9/10 gibt es aber zwischenzeitlich Veränderungen in der Gleisbelegung mancher Züge und Linien. Der „Bieler“ (IR65) etwa fährt momentan ab Gleis 50. Dort kann er etwas näher bei der Welle halten, was den Weg vom und zum Zug etwas verkürzt. Wir empfehlen den Reisenden, vor jeder Reise die gewünschte Verbindung in der SBB Mobile App oder im Online-Fahrplan zu prüfen. Liebe Grüsse

Enis Peter

19. August 2021, 15:19

Oh man, was für Kommentare z.T. Und wenn man es anders machen würde, wäre es auch nicht gut. Ich kann die Gründe jedenfalls gut nachvollziehen, v.a. dass man geschaut hat, dass die Anschlüsse gewährleistet werden können. An diejenigen, die nun auf das Auto als Verkehrsmittel ihrer Wahl gewechselt haben (wenns nicht nur heisse Luft war): Danke für den zusätzlichen Platz im Zug und viel Spass im Verkehr auf der Autobahn.

Sabine Badessi

11. Mai 2022, 20:07

Ich habe heute geschaut, ob nun endlich die Züge wieder auf einem „normalen“ Gleis halten, und ich in Zukunft wieder mit dem Zug zur Arbeit fahren will. Nein, auch im Jahr 2022 immer noch status quo. Schade. Der Wille wäre da gewesen.

Weitere News

NEWS

27. April
2022



Informationen zu den Arbeiten bis Juli 2022

Hier finden Sie einen Überblick über die aktuellen und kommenden Arbeiten bis Juli 2022.

[WEITERLESEN >](#)



WEITERE NEWS ANZEIGEN