

Eröffnung der Strassenüberführung Belp Steinbach

## **Eine wichtige Etappe ist vollendet, aber die Anstrengungen müssen weitergehen**

*Ansprache von Dr. Mathias Tromp,  
Vorsitzender der Geschäftsleitung der BLS Lötschbergbahn AG*

Seit 100 Jahren – genau seit dem 1. November 1902 – verkehren die Züge im Gürbetal durchgehend zwischen Bern über Belp nach Thun und zurück. Die ersten fahrplanmässigen Züge hatten Belp bereits ein Jahr früher bedient, nachdem der Abschnitt von Bern Weissenbühl nach Burgistein-Wattenwil am 14. August 1901 eröffnet worden war. Seit August 1920 ist die Gürbetalstrecke elektrifiziert.

Der erste Fahrplan sah an Werktagen 6 durchgehende Zugpaare vor, an Sonntagen deren 7. Ein zusätzlicher Zug fuhr, wenn in Thun Jahrmarkt war. Im Jahr 1903 wurde ein Güterzugpaar eingeführt. Ab 1910 verkehrten erste «Vorortszüge» zwischen Belp und Bern Weissenbühl. Ein historisches Kuriosum sei noch erwähnt: Im Sommer 1925 verkehrte der Schnellzug Paris–Interlaken durchs Gürbetal. Ein zweiminütiger Halt in Thurnen diente den Reisenden zum Umsteigen vom und nach dem Gurnigelbad.

Der Niveauübergang in Belp Steinbach wurde im Lauf der Jahre immer mehr zum Stein des Anstosses. Als Folge des dichteren Fahrplans waren die Barrieren vermehrt geschlossen. Dies war für jene, die im Auto, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs waren, zumindest ärgerlich. Der Übergang erwies sich aber auch als gefährlich. Es ist uns in schmerzlicher Erinnerung, dass es hier auch tödliche Unfälle zu beklagen gab.

In den Diskussionen über die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Belp hat die BLS deshalb verlangt, dass der Übergang Steinbach aufgehoben wird. Wir sind froh und dankbar, dass die Gemeinde Belp, der Kanton Bern und der Bund Hand boten, um den Niveauübergang Steinbach durch eine Strassenüberführung zu ersetzen.

Wir sind uns bewusst, dass das Bauen in anspruchsvollem Gelände und mit schwierigen Bodenverhältnissen, während gleichzeitig auf Schiene und Strasse der Verkehr rollte, den mit Planung und Ausführung Betrauten manche Knacknuss aufgegeben hat. Aber sie haben die Herausforderungen mit Bravour gemeistert. Und heute dürfen wir feststellen: Der Aufwand hat sich gelohnt.

Die BLS als Infrastruktur-Betreiberin der Gürbetalstrecke und als künftige Betreiberin der S-Bahn-Bern und damit ab 12. Dezember 2004 auch der S-Bahn-Linien S 3 und S 33 freut sich heute gleich doppelt: Denn nach der Vollendung der Strassenüberführung konnten wir – in zeitlich optimaler Koordination – jetzt den Ausbau des Abschnitts Falkenhaus–Belp auf Doppelspur an die Hand nehmen.

In den vergangenen 100 Jahren hat der Verkehr auf der Strasse und auf der Schiene bekanntlich massiv zugenommen. Heute verkehren zwischen Bern und Belp an einem Werktag rund 100 Züge. Das S-Bahn-Konzept sieht ab Dezember 2004 einen Fahrplanausbau auf täglich rund 130 Züge vor – das sind rund 10-mal mehr Züge als vor 100 Jahren.

Die einspurige Strecke, die zur Erschliessung der damals sehr ländlichen Gegend gebaut worden war, ist an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Mit einem schrittweisen Ausbau auf Doppelspur wollen wir dem Gürbetal wieder eine zeitgemässe Bahninfrastruktur bieten, die Pünktlichkeit verbessern und Spielraum für Fahrplanverbesserungen schaffen.

Das zweite Gleis zwischen Falkenhaus und dem Bahnhof Belp sowie die neue, nach den aktuellen S-Bahn-Normen gebaute Haltestelle Steinbach werden in der zweiten Hälfte des Jahres 2004 eröffnet. Die kommenden zwei Jahre werden also sowohl den Anwohnerinnen und Anwohnern als auch unsern Fahrgästen nochmals einiges an Geduld abverlangen. Die BLS und die von uns beauftragten Bauunternehmen werden aber alles daran setzen, um die Immissionen und die negativen Auswirkungen auf den Fahrplan möglichst gering zu halten.

Ein grosses, ein wichtiges Werk ist hier in Belp Steinbach vollendet worden, der Startschuss zu einem wertvollen Ausbauprojekt für den regionalen öffentlichen Verkehr ist erfolgt. Wir haben also allen Grund für die heutige Feier. Aber die doppelte Freude soll uns nicht dazu verleiten, uns bloss gegenseitig auf die Schultern zu klopfen und damit zur Tagesordnung überzugehen.

Auf dem 245 km langen Streckennetz der BLS gibt es heute noch 220 Niveauübergänge, also praktisch jeden Kilometer einen. Davon sind 100 mit Barrieren gesichert, 120 aber nicht. Allein auf der Gürbetalstrecke hats 60 Niveauübergänge, von denen 30 mit Barrieren ausgerüstet sind, deren 30 aber nicht.

Hier besteht Handlungsbedarf. Hier geht es um die Sicherheit der Strassenbenützer, hier geht es auch um die Sicherheit unseres Lokomotivpersonals und unserer Fahrgäste. Die kontinuierliche Sanierung von Niveauübergängen ist seit einiger Zeit ins Stocken geraten; denn die Finanzierung ist auch für wichtige und dringende Fälle nicht mehr gesichert.

Als Vorsitzender der Geschäftsleitung der BLS kann ich dies nicht stillschweigend hinnehmen. Jeder Unfall an einem Niveauübergang ist einer zuviel. Mein Appell geht sowohl an die Politikerinnen und Politiker auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene als auch an die Repräsentanten der Verwaltung: Helft mit, die Situation zu deblockieren. Die Sanierung von Niveauübergängen ist nicht ein Hobby von mir und von meinen Kollegen Bahndirektoren. Nein, es betrifft die Sicherheit von uns allen! Und damit betrifft es auch das Image des öffentlichen Verkehrs.

Deshalb freue ich mich schon auf die nächste und viele weitere Eröffnungen von sanierten Niveauübergängen. Es müssen ja nicht alle so gross gefeiert werden wie heute die Überführung hier in Belp Steinbach.

Zum Schluss möchte ich allen an diesem Werk Beteiligten bestens danken: den Geldgebern und den Projektpartnern auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene, den Mitarbeitenden der Bauunternehmen, den Nachbarinnen und Nachbarn und selbstverständlich den BLS-Mitarbeitenden. Sie alle haben mit Ihrer Kooperationsbereitschaft, Ihrem Know-how, Ihrem Arbeitseinsatz, Ihren finanziellen Mitteln oder auch mit Ihrer Geduld dazu beigetragen, dass wir heute «öppis Gfröits» einweihen dürfen. Merci vielmals!