

Bern – Paris direkt, aber über Basel

Nun sind die Würfel gefallen, Lyria machte heute (am 3. Juli) öffentlich, was hinter den Kulissen schon längst Gewissheit war: Ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember fährt der direkte TGV nicht mehr quer durch den Schweizer und Französischen Jura, sondern macht zuerst den Umweg nach Basel, um dann auf der neuen schnellen Linie nach Paris zu fahren. Eine Viertelstunde weniger braucht der Zug dafür als noch jetzt.

Klagen nützt nun nichts mehr. Es ist eindeutig, dass die Reisenden aus dem Grossraum Bern vor allem seit letztem Jahr mit den Füßen abgestimmt haben und zu einem grossen Teil bereits eine der Verbindungen über Basel genützt haben. Damit verlor der einzige noch verbliebene Direktzug über Neuenburg und Pontarlier ständig an Fahrgästen und wurde zusehends unrentabel. Wie weit Lyria diese Entwicklung noch dadurch steuerte, dass sie auf dieser Strecke die ältesten Kompositionen einsetzte, bleibt ihr Geheimnis.

Immerhin bleibt die letztes Jahr eingeführte tägliche Verlängerung von Paris nach Interlaken bestehen; hier scheint die Zahl der Reisenden kontinuierlich anzusteigen, so dass es auch für eine mehrheitlich in französischem Besitz befindliche Gesellschaft rentiert, die zusätzlichen Kilometer zu fahren. Für die Reisenden aus Neuenburg und Pontarlier heisst das, unterwegs in Frasne umzusteigen.

Wobei, wie das oben aufgeführte Beispiel der Berner Kundinnen und Kunden zeigt, wird Umsteigen nicht immer als mühsam empfunden. Wenn dafür mehr Züge, mit kürzeren Reisezeiten, zur Auswahl stehen, so sind wohl die Meinungen schnell gemacht. Nun warten wir gespannt auf die konkreten Fahrzeiten und Fahrlagen ab 15. Dezember.

(Text: A. Theiler, 03.07.2013)

30-tägiger Boxenstopp für SBB Inter-City-Neigezüge (ICN)

Nach 4,8 Millionen Kilometer werden die 44 Kompositionen der ICN Flotte im Industrierwerk Yverdon-les-Bains und Olten für 130 Millionen Franken komplett erneuert. Insgesamt dauert die Verjüngungskur dreissig Tage pro Zug. Nachdem alle Türen und Fenster entfernt sind, rollt der erste der sieben Wagen in die Malerei, wo er innert zwei Tagen einen neuen Anstrich erhält. Gleichzeitig werden insgesamt 1'000 Teile der weiteren Wagen ausgebaut, sowie Kabel, Teppiche, Drehgestelle, Fahrmotoren, Hydraulik- und Pneumatikteile, Türen, Umrichter und Klimaanlage, etc. entfernt. Die meisten Komponenten werden durch neue ersetzt oder mehrheitlich in den eigenen Industrierwerken aufgearbeitet. So werden zum Beispiel Sitzgarnituren komplett ausgebaut, in der Polsterei im SBB Industrierwerk Olten neu bezogen (inklusive bisherige Ledersitze der 1. Klasse) und zurück in Yverdon wieder in den entsprechenden Wagen eingebaut. Überdies wird die Empfangsqualität im Zug durch Ersetzen der alten 2G-Repeater (Handy-Verstärker) mit Geräten der jüngsten Generation (3G/4G-Mobilnetz) verbessert.

Sobald alle Wagen revidiert und gestrichen sind, gehen sie auf Testfahrt. Nach der gründlichen Kontrolle und Behebung von noch allfälligen Mängeln, transportiert der ICN wenige Stunden später wieder Reisende.



Steckbrief Inter-City-Neigezüge (ICN)

Baujahre: 1999 bis 2005; Sitzplätze: 477 (125 1. Klasse, 322 2. Klasse, 20 Speise-

wagen); Länge: 188.8m; Gewicht: 335t; Leistung: 5200 KW; Höchstgeschwindigkeit: 200km/h.
(Text und Bilder: HR, 10.06.2013 SBB Medienanlass Yverdon-les-Bains)

Anschlagfeier vom 6. Mai 2013

Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss
(Strecke Bern - Neuenburg der BLS)

Die Weihung der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Bergleute und Mineure, sowie die "Anschlagfeier" markierten am 6. Mai 2013 den eigentlichen Start der Untertagsarbeiten am Rosshäuserntunnel.

Die Vorarbeiten habe bereits zwei Jahre beansprucht, liegen aber voll im Zeitplan, so dass der Durchbruch des zwei Kilometer langen Tunnels 2014 erfolgen soll. Der Tunnel wird im Sprengvortrieb von Osten nach Westen (Rosshäusern > Mauss) erstellt. In voraussichtlich 300 Arbeitstagen werden bergmännisch pro Tag 6 Meter des Doppelspurtunnels mittels zwei Sprengungen während des drei Schichtbetriebes ausgebrochen.

Nach dem Tunnelvortrieb erfolgen der bau- und bahntechnische Ausbau bevor der reguläre Zugsverkehr 2016 in Betrieb genommen werden kann.

Mehr zum Projekt:

<http://www.bls.ch/d/infrastruktur/bauprojekte-doppelspurausbau.php>



(Text / Bilder HR, 06.05.2013)

Mitgliederversammlung OuestRail 19. April 2013 in Avenches Initiative des VCS und FABI

Am 19. April 2013 hatte OuestRail in Avenches seine Mitgliederversammlung. OuestRail ist eine Interessenvertretung der welschen Schweiz in Sachen öffentlicher Verkehr. Die treibenden Kräfte in diesem Verein sind hauptsächlich Politiker, und Vereinspräsident ist Claude Hêche, Vorsitzender der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates. So ist die Stossrichtung der Aktivitäten eine politische.

Hauptgeschäft im Jahre 2012 war die Volksinitiative des VCS «Für den öffentlichen Verkehr» <http://www.vcs-initiative.ch/> und der Gegenvorschlag des Bundesrates FABI «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» <http://www.bav.admin.ch/fabi/> .

Der Bundesrat hatte Investitionen in der Höhe von 3,5 Milliarden vorgesehen. Im Dezember 2012 hat der Ständerat jedoch entschieden, für die erste Ausbautetappe bis 2025 6,4 Milliarden zu reservieren. Somit können mehr Projekte in Angriff genommen werden, insbesondere solche, die der welschen Schweiz zugutekommen. Man hofft nun, dass der Nationalrat dem Ständerat folgen wird. Darüber diskutiert er im Juni 2013.

Angesichts dieser Verbesserungen unterstützt OuestRail den Gegenvorschlag zur Initiative. Die Mitgliederversammlung in Avenches hat aus dem Vermögen von OuestRail Gelder gesprochen, um die Abstimmungskampagne für FABI zu unterstützen.

Regional-, Güterverkehr und andere Sorgen

Ein weiteres wichtiges Geschäft war im Jahre 2012 der Regionalverkehr, heutzutage das schwache Glied in der Transportkette.

Bei den Tarifierhöhungen mahnt OuestRail zur Mässigung.

Auch der Güterverkehr macht OuestRail Sorgen. Die Einrichtung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr auf der Gotthard-Achse muss höchste Priorität haben und dessen Finanzierung muss sichergestellt werden. Dabei braucht es ebenfalls Investitionen auf der Lötschberg-Achse, um den Basis-Tunnel zu rentabilisieren.

Die grossen Baustellen für die Weiterentwicklungen im Raume Lausanne bedingen grosse Anpassungen im Fahrplan. Erste Pläne wurden von den SBB vorgestellt. Allerdings ortet OuestRail an einigen Stellen Nachbesserungsbedarf. Auch dies wird 2013 eine wichtige Aufgabe sein.

Als Bonbon ein Vortrag über römische Strassen

Im zweiten Teil der Versammlung gab es einen spannenden Vortrag von Marie-France Meylan Krause über die römischen Strassen. Denn Avenches-Aventicum war damals die Hauptstadt der Helvetier.

Frau Dr. Meylan Krause leitet das Römermuseum Avenches <http://www.aventicum.org/de/>.

Schon zur Römerzeit hatte das Gebiet, das später die Schweiz werden sollte, eine herausragende Bedeutung im alpenquerenden Verkehr, was auch entsprechende Investitionen bedingte.

Insbesondere der Grosse Sankt Bernhard und die Bündner Pässe (Splügen, Julier, usw.) waren wichtige Verkehrswege, die sorgfältig ausgebaut wurden.

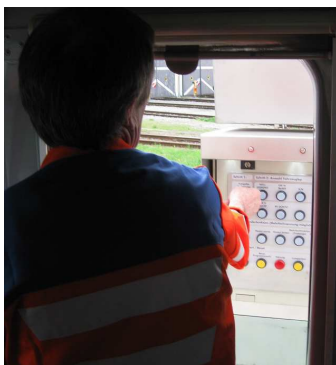
(Bericht: P.Keller 22.04.2013)

Saubere Züge am Jura-Südfuss

Am SBB-Servicestandort Biel hat die SBB ihre modernisierte Zugsreinigungsanlage in Betrieb genommen. Die Anlage funktioniert vollautomatisch und reinigt jährlich 20'000 Wagenkasten, das entspricht täglich bis zu 15 Zügen. Jede Zugskomposition durchläuft alle 7 Tage die Reinigung. Die SBB investierte rund CHF 5 Millionen in das Projekt.

In der neuen 70 Meter langen geschlossenen Anlage können Regionalzüge der Typen Domino, Einheitswagen aller Typen, aber auch ICN und neu auch Doppelstockzüge gewaschen werden. Das Lokpersonal wählt das Waschprogramm für "seinen" Zugtyp selbst aus. Der Waschvorgang erfolgt dann vollautomatisch. Mit der neuen Reinigungsanlage kann zudem der Winterbetrieb weiter stabilisiert werden, das heisst die Reinigung kann auch bei Minustemperaturen erfolgen. In der Stillstandszeit der BLS S-Bahnzüge durchlaufen auch diese die Reinigung am SBB Servicestandort Biel.

Insgesamt betreibt SBB Personenverkehr schweizweit zehn Aussenreinigungsanlagen für Reisezugwagen und Triebfahrzeuge. Ein Teil der Anlagen ist bis zu 35 Jahre alt und nicht wintertauglich. Mit der ersten Tranche von rund CHF 20 Millionen wurden die Anlagen in Basel und Luzern und nun auch in Biel modernisiert. Bis 2014 folgt noch die Anlage in Zürich.



Text /Bilder: HR, 18.04.2013

Delle-Belfort: Geht es endlich vorwärts mit dem Wiederaufbau der Linie?

Ligne Delle-Belfort: le financement bouclé grâce aux Suisses

Le Quotidien Jurassien, dimanche, 07/04/2013

Pour boucler le financement du projet Delle-Belfort, la Confédération et le canton du Jura ont décidé de prendre en charge la moitié des 8 millions d'euros manquants. La consolidation financière du projet a, entre autres sujets, été discutée samedi à Montbéliard, avec le ministre français Pierre Moscovici. La réouverture de la ligne transfrontalière aura finalement lieu en 2016.

(Willi Rehmann, 14.04.2013)

Roll-out der Nina "Gurtenbahn"



Am Donnerstag 4. April 2013 wurde die Zugskomposition Nina Nr. 15 im Depotareal Aebimatt in Bern, mit entsprechendem "Äusseren und Inneren" auf den Namen "Gurtenbahn" getauft. Während den nächsten 5 Jahren wird die "Gurtenbahn" auf dem Netz der BLS unterwegs sein.

Möglich wurde diese für die Gurtenbahn gestaltete Zugskomposition dank einer strategischen Partnerschaft zwischen BLS und Gurtenbahn anlässlich des 100 Jahr Jubiläums Lötschberg und beinhaltet einerseits diese Zugkomposition der BLS, andererseits steht der Spielpark Gurten im Sommer unter dem Motto "100 Jahre Lötschberg".

Und schliesslich bauen die Mitarbeitenden der Gurtenbahn den BLS Doppelstockzug der S-Bahn Bern MUTZ Nr. 29 (Moderner, Universeller, TriebZug) in einer exakten Nachbildung im Massstab 1:4,5, die im Frühjahr 2015 eingeweiht werden wird, nach.

(Text und Bild: HR, 04.04.2013)

Thuner- und Brienersee

Zwei Themen der Medienkonferenz vom 27. März 2013



Die erstmals durchgehend angebotene Winterschiffahrt war ein voller Erfolg. Rund 60'000 Fahrgäste wurden zwischen Ende Oktober und Ende März transportiert. Nachdem 2011 das frequenzmässig schlechteste Jahr seit 1946 (!) gewesen war, wurde unter der neuen und kompetenten Leitung von Hans Meiner ein kompletter Strategiewechsel eingeleitet: Kosten können nur bis zu einem gewissen Punkt gesenkt werden, dann folgt als Reaktion ein Passagierrückgang. Wenn die Schiffahrt wieder in die schwarzen Zahlen fahren will, so muss der Hebel bei den Erträgen angesetzt werden.

Dazu wurden bereits 2012 mehr Kurse im Sommer angeboten, und als logische Fortführung die durchgehende Winterschiffahrt. Die positiven Reaktionen, von Kunden, Anwohnern, aber auch, ganz wichtig in diesen touristischen Krisenzeiten, aus Tourismuskreisen, zeigen, dass hier eine fürs Berner Oberland wegweisende Entscheidung getroffen wurde. Finanziell ist natürlich noch nicht alles wieder in Butter, dazu ist die Zeit zu kurz, aber die Vorwärtsstrategie zeigt erste Erfolge. Das (vorsichtige) Budget wurde jedenfalls um rund 15% übertroffen.

Ein spezielles Highlight war der Einsatz des Dampfschiffs Blümlisalp über die Festtage. An Silvester wurde es übrigens von den Dampferfreunden für einen symbolischen Franken wieder zurück an die BLS übergeben. In neun Tagen wurden über siebentausend glückliche Fahrgäste von nah und fern befördert.



A. Willich



H. Meiner

Die Frühlings- und Sommerschiffahrt bietet auf beiden Seen noch einmal mehr Kurse und zusätzliche Angebote. Zum Beispiel ist eine Zwei Seen-Fahrt jetzt bereits an Wochenenden möglich, der Niederhornexpress, wie er schon in der Altjahrswoche fuhr, wird an Sonntagen den ganzen Sommer über angeboten, das Kaffee- und Kuchenschiff fährt während acht Wochen im Sommer, und auf dem Brienersee werden zwei neue zusätzliche Kurse angeboten. Gerade für Wanderer

sind diese Zwischenkurse sehr attraktiv – kein langes Warten mehr. Dieser Ausbau ist übrigens nur möglich dank der finanziellen Beteiligung der Gemeinden rund um den See.

Für ProBEM ein klares Zeichen, dass die neue Leitung mit Andreas Willich als Leiter Personenverkehr und Hans Meiner einen Stil pflegt, der wieder auf Partnerschaft setzt. Bei diesen zwei Herren ist „kundenfreundlich“ kein leeres Wort; ein schönes Beispiel ist das neu aufgelegte Ballett von OaSeeschiff und Dampfschiff Blümlisalp. Auf der Parallelfahrt ist einige Male ein Umsteigen möglich, je nach Lust und Laune. Ein echter Primeur, dem viel Erfolg gewünscht ist.

Zum Schluss eine allgemeine Betrachtung. ProBEM akzeptiert, dass der Kanton Bern – als einziger der Schweiz – den Schiffahrtsunternehmen keine finanzielle Unterstützung bietet. Was aber befremdet, sind die unnötig erschwerten Rahmenbedingungen. Wir denken da aus aktuellem Anlass an das Absenken des Thunersees im Winter auf ein Niveau, das von Januar bis März keinen Einsatz der grossen Schiffe zulässt. Gerade an schönen Wochenenden ist das aber ein Muss, wenn das Ganze rentieren soll. Und dem Kanton mit weit über 50% als Hauptaktionär sollte das finanzielle Wohlergehen doch eigentlich ein Anliegen sein.

(Text: A. Theiler Bilder: Th. Iff + H R, 27.03.2013)

Jahresbericht 2012 der Sektion Espace-Mittelland (Pro BEM)

1. Allgemeines

Im ersten Halbjahr 2012 befasste sich unsere Sektion vor allem mit den Mitwirkungsverfahren zu den kantonalbernischen regionalen Angebotskonzepten 2014.....

[Mehr...](#)

Rapport annuel 2012 de la Section Espace-Mittelland (Pro BEM)

1. Généralités

Au premier semestre 2012, notre section s'est surtout consacrée aux procédures de participation relatives aux schémas d'offre régionale et cantonale bernoise 2014-2017.....

Paris – Interlaken

Hätten Sie erraten, dass die zweitgrösste Gruppe von Rucksacktouristen, die nach Interlaken reist, in Paris den Zug besteigt? Deshalb war es für die touristischen Kreise auf dem Bodeli so wichtig, dass der TGV am Abend nicht in Bern stehen bleibt, sondern bis Interlaken Ost weiterfährt. Backpackers reisen fast ausschliesslich mit dem öV, und sie sind ein wichtiges Segment in der Jungfrauregion. Mit dem Fahrplanwechsel geht nun wenigstens ein Teil des Wunsches in Erfüllung: Die umsteigefreie Verbindung wird von Paris nach Interlaken täglich angeboten, in der Gegenrichtung vorerst aber nur am Wochenende. Grund dafür sind fehlende Trassen im Aaretal an den Werktagen, an denen mehr Güter- wie auch Pendlerzüge verkehren.



Bild: Bildmontage Robertus Laan JungfrauTours

Entgegen den auch in den Medien geäusserten Meinungen geht es also weder darum, französische Wintertouristen in die Lütschinentäler zu bringen – der Anteil Franzosen am Touristenmix ist vernachlässigbar – noch darum, die Anzahl Oberländer Touristen in der französischen Hauptstadt zu vermehren. Die jungen Erwachsenen, welche das Angebot hauptsächlich nutzen werden, sind auch nicht so heikel, wenn sie erst um halb zwölf Uhr nachts am Ziel ankommen.

Neben diesem offensichtlichen touristischen Nutzen verbinden bernische Kreise die Verlängerung auch als Chance, dass die direkte Verbindung über Pontarlier noch länger bestehen bleibt, als man dies hin und wieder hört. Steigen die Frequenzen im erwarteten Mass, so darf sogar davon geträumt werden, dass in naher Zukunft Eurostar-Züge von London über Paris bis nach Interlaken fahren. Sie würden vor allem im Winter für einen wieder zunehmenden Anteil englischer Touristen in der Jungfrauregion sorgen.

Sie lächeln und finden das utopisch? Nun, als einige Exponenten von ProBEM (Sektion Espace-Mittelland) die Initiative der Interlakner Tourismuskreise vor und während ihrer Mitgliederversammlung 2010 unterstützten, wurden sie auch als Utopen belächelt ...

(Text: A. Theiler 21.11.2012)

Neubaustrecke Niederbipp - Oensingen eröffnet



Bild: asm

Mit den Eröffnungsfeierlichkeiten vom 19. und 20. Oktober 2012 wurde der Neubau der Strecke nach rund 20 Monaten erfolgreich abgeschlossen. Der fahrplanmässige Betrieb wird auf den Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 aufgenommen. Für die Region und die asm (Aare Seeland mobil AG) ist die (Wieder-)Eröffnung der 1,8 Kilometer langen Bahnstrecke ein historischer Moment. Für die Bevölkerung aus dem Oberaargau und dem Jurasüdfuss resultieren merklich bessere Anschlüsse in Oensingen an die InterRegio-Züge in Richtung Olten und Westschweiz. Zusätzlich zum Neubau der Perronanlagen in Oensingen, der Umgestaltung des Bahnhof Niederbipp mit neuem

Perron, Gleisanlagen und grosszügiger Vorplatzgestaltung, entstand im Industriegebiet, zwischen Niederbipp und Oensingen, die neue Haltestelle Industrie ([Bildergalerie](#)).

Mit der Verlängerung ist die Schienenverbindung zwischen Oensingen und Niederbipp rund 70 Jahre nach deren ersten Einstellung durch die damalige Langenthal-Jura Bahn (LJB) wieder hergestellt. 1907 bis 1943 gab es bereits eine durchgehende Schmalspurverbindung Langenthal – Oensingen. Der zweite Weltkrieg führte wegen herrschendem Geld- und Materialmangel zur Betriebseinstellung der Linie Niederbipp – Oensingen. Das Abbruchmaterial wurde für dringende Sanierung der übrigen Strecke Langenthal – Niederbipp verwendet. Interessant zu wissen ist, dass auch eine Linie Langenthal –Oensingen - Balsthal geplant war. Die Spurweite sollte 75 cm betragen, wie bei der Waldenburgbahn.

(Text. HR, 20.10.2012)

RBS Station Oberzollikofen wird an neue Bedürfnisse angepasst



Für die neue Personenunterführung werden am RBS-Bahnhof Oberzollikofen, Station zwischen Worblaufen und Zollikofen, Fertigelemente für den RBS Teilbereich eingebaut.

Auf der östlichen Seite der Station erstellte die

SBB den Rohbau der Unterführung mit dem Bau des dritten Geleises Zollikofen – Rütli.

Die knapp 50 Tonnen schweren Betonelemente werden mit Hilfe eines 500 Tonnen-Krans versetzt. Dieses Vorgehen verkürzt die Bauzeit erheblich, was die Einschränkungen im Bahnverkehr RBS auf wenige Tage begrenzt. Vorgängig dem Einbau wurde die Unterführung sowie Teile des Perrons abgebrochen.

Bis Ende Mai 2013, wenn der Neubau des Bundesamtes für Informatik und Technologie (BIT) mit weit über 700 Mitarbeitende bezogen wird, sollen die gesamten Arbeiten abgeschlossen sein.

Die neue Personenunterführung wird behindertengerecht und den Anforderungen der sozialen Sicherheit (Helligkeit, keine versteckten Winkel, Ausgang der Unterführung immer sichtbar) entsprechen.

Nebst zwei neuen Treppen werden ein Lift, eine neue Wartehalle sowie ein modernes Perrondach entstehen. Dank einem speziellen Lichtkonzept dringt mehr Tageslicht in die Unterführung und auch die Wände der Personenunterführung werden neu gestaltet.

(Bild Unterführung RBS, Text+Foto: HR, 04.10.2012)

