

Sektion Espace-Mittelland

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 31.12.2016)

PBS Espace-Mittelland bei Bernmobil

Der Vorstand von Pro Bahn Schweiz Espace-Mittelland trifft sich periodisch mit Vertretern einzelner Transportunternehmen in unserem Einzugsgebiet. Dies war anfangs Dezember vereinbart mit Bernmobil, wo wir unter anderem vom Leiter Netzentwicklung sehr kompetent über anstehende Fragen und Ideen Auskunft erhielten. Dabei wurde uns bewusst, wie wenig Spielraum die Transport-Unternehmen haben, um eigene oder von uns eingebrachte Kunden-Anliegen umzusetzen. Der Kanton als Besteller aller öV-Leistungen spricht ein sehr wichtiges Wort mit. Dabei stellen die Finanzen und deren gerechte Verteilung im Kanton ein schwer zu schlagendes Argument dar oder anders ausgedrückt: schön wär's wenn Kundenwünsche via Pro Bahn «einfach so» umgesetzt werden könnten. Trotzdem, wir bleiben dran. An der Mitgliederversammlung 2017 werden wir Gastrecht bei Bernmobil geniessen und dann nachhaken.

Der Gedankenaustausch mit Bernmobil > Gesprächsnotiz (http://www.pro-bahn.ch/14/1274/2016_EM_Bernmobil?force)

(Text: K.P. Woker, 30.12.2016)

S 6 Langenthal - Luzern: BLS bietet Fitness

In Langenthal, Huttwil und Willisau bietet die BLS für Benützer dieser Linie eine kleine Fitness-Kur an. Langenthal: Die BLS-Nina fährt ab Gleis 14 - Bus und Stadtausgang gleich nebenan, aber mit niedrigem Perron, eine Stufe von 20 Zentimetern zum "Hoch"-Steigen in den "Nieder"-Flurtriebwagen ist angesagt. Neben an auf Gleis 13 mit 55 cm hohem Perron fährt kein Zug. In Huttwil wurde soeben ein brandneuer Bahnhof eingeweiht. Alle Züge fahren ab Gleis 2 oder 3 am Mittelperron. Dieser ist nur durch die Unterführung zu erreichen - für Behinderte gibt's einen Lift, für die anderen ist Treppensteigen gefragt. Der ortsnah Hausperron an Gleis 1 ist für Züge nach Sumiswald gedacht, nur wird diese Linie mit Bus statt Bahn bedient, Abfahrt am selben Perron, auf der andern Seite. Gleiches Bild in Willisau, wo der Hausperron mit Postauto gegenüber den Zügen auch nur in Ausnahmefällen angefahren wird.

Drei klassische Fälle wo Betrieb und Infrastrukturbetreiber zu wenig an die geschätzten Kundinnen und Kunden gedacht haben. In Huttwil und Willisau kreuzen sich die Züge - mindestens einer davon könnte am Hausperron anhalten.

(Text: K. Woker, 10.12.2016)

Kundenfreundlicher Bahnhof Huttwil

BLS-Strecke Langenthal - Wolhusen

Seit 2014 wurde der Bahnhof Huttwil rundum für CHF 50 Millionen komplett erneuert.

Ein neues Aufnahmegebäude beherbergt das BLS Reisezentrum (geöffnet Mo-Fr 07.00-18.30, Sa 07.00-11.30/12.30-16.00, So geschlossen) mit „PickPost“-Service, einen Migrolino-Shop, Betriebsräume für BLS-Mitarbeiter und ab Februar 2017 eine Filiale der Visana.

Zwei lichtdurchflutete Unterführungen gewähren einen barrierefreien Zugang auf grosszügigen Rampen und mit Lift zu den längeren Perrons.

Park- und Bike-and-ride-Anlagen sowie Bushaltestellen direkt am Bahnperron bieten bequeme Umsteigemöglichkeiten.



Die offizielle Einweihung der Anlage fand am 1. Dezember 2016 in Anwesenheit von Frau B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin des Kt. Bern, Herr H. Muralt, Gemeindepräsident Huttwil, Herr D. Wyder, Leiter Infrastruktur BLS und weiteren geladenen Gästen aus Politik und Wirtschaft statt.

Symbolischer Abschluss der Arbeiten mit dem gemeinsamen Setzen einer "vergoldeten" Schwellenschraube durch Frau B. Egger-Jenzer, Hr. H. Muralt und Hr. D. Wyder (v.r.n.l.).

Umbau im Bild verfolgen >
<https://www.bahnhof-huttwil.ch/>
 Der Link wurde freundlicherweise von "bild huttwil gmbh" zur Verfügung gestellt.

(Bild +Text: H.R., 01.12.2016)

Wegen Seeabsenkung Millionengrenze nicht überschritten?

BLS Schifffahrt auf Thuner- und Brienersee 2016

Alle vier Jahre wird der Thunersee abgesenkt, so dass die Kanäle zu den Ländten Thun und Interlaken wie auch die Zufahrt zur Werft nicht befahren werden können. Dies war heuer wieder bis zum Beginn des regulären Betriebs der Fall. Dadurch waren gegenüber dem Vorjahr 21% weniger Passagiere an Bord.

Dank der guten Wetterverhältnisse im zweiten Halbjahr konnten bis zum 6. November 974'692 Personen auf den Schiffen des Thuner- und Brienersee begrüsst werden. Statistisch sind dies 0,75 % weniger als im Vorjahr.

2015 wurde erstmals nach längerer Zeit wieder die finanzielle Gewinnzone erreicht. Für 2016 hofft die BLS mit der angelaufenen Winterschifffahrt (<https://www.bls.ch/de/fahren/unterwegs-mit/schiff#time.from:26.11.2016,time.to:26.03.2017>) und Events wie Frühstücksschiff, Fondue-Schiff, Winterdampf, Weihnachts- und Silvesterschiff sowie den beide Restaurant-Schiffen an den Ländte Thun (ab 13.1.2017) und Interlaken (ab 26.11.2016) auf ein ausgeglichenes finanzielles Ergebnis.

Ereignisse 2016

Beteiligung an der Jetboat Interlaken AG / Baustart Werfthalle Thun / Pilotprojekt „Ranger“ am Brienersee / Saisonverlängerung mit neuem Herbstfahrplan / Inbetriebnahme Ländte Leissigen / betreute Spielkajüten für die Jüngsten / COOP-Familienkarten / Kinderschiffe / Sonderfahrten

Pro Bahn Sektion Espace-Mittelland erkundigt sich betreffend Entlastung der Strasse am rechten Seeufer, die mehr und mehr morgens nach Thun, abends zurück und sonntagnachmittags bereits ab Gunten bis Thun verstopf ist, ob nicht Shuttle-Schiffe z.B. Gunten - Oberhofen -Thun bzw. Querfahrten Oberhofen / Hilterfingen – Gwatt Abhilfe leisten könnten?

Die Idee sei nicht neu, jedoch müsste der Input aus der RVK (Regionale Verkehrs - Konferenz) bzw. den Gemeinden und dem Kanton (abgeltungsberechtigt) erfolgen. Auch dürften sich nicht zwei öV Unternehmen gegenseitig konkurrenzieren (STI-BLS).



Werfthalle noch betriebsbereit 25.03.2015



Werfthalle während Abbruch 24.11.2016

(Bilder + Text H.R., 26.11.2016)

Für die S-Bahn Bern wohl das Beste

Jetzt ist der Verwaltungsrat der BLS auf das Werkstätte-Konzept der breit abgestützten Begleitgruppe eingetreten. In Bern West - aber nicht in Riedbach - und Spiez sollen leichte Unterhaltsarbeiten (Kontrollen, Reinigungen) und in Bönigen schwere Unterhaltsarbeiten (Reparaturen, Revisionen) durchgeführt werden. Demnach wird im Gebiet Chliforst-Nord an der Linie Bern-Neuenburg eine neue Werkstätte mit Durchlaufbetrieb gebaut. Die benötigten 15 Hektaren auf Berner Stadtgebiet liegen auch im Grünen und beanspruchen Fruchtfolgefleichen genauso wie Waldboden. Die BLS beurteilt das Bauwerk nach der fast zweijährigen Meditationsphase unbedingt als standortgebunden und damit käme eine Waldrodung in Frage.



Foto:BLS (rechts im Bild Bahnhof Riedbach, mitte Manneried/Schiessplatz, links Chline Forst)

Für die heute schon über 160'000 Fahrgäste der Berner S-Bahn kann dieser Standort nur von Nutzen sein. Westlich von Bern - wo 1/3 des S-Bahn-Verkehrs abgewickelt wird -, an einer mässig befahrenen Strecke um auch während des Tages Zu- und Wegfahrten möglich zu machen und in Redundanz zum Standort Spiez im Ostteil des BLS-Netzes, werden dort dereinst rund 20 Züge gereinigt, kontrolliert und deren WC's geleert.

Wenn Kultur- statt Industrieland für solche Bauwerke genutzt werden soll, gehen die Wellen hoch. Eine leistungsfähige Werkstätte ist aber Voraussetzung für einen sicheren, störungsfreien und sauberen Betrieb und sie muss möglichst zentral liegen, sonst entstehen unnötige und teure Leerfahr-Kilometer. All dies beeinflusst die Betriebskosten ganz direkt.



vorgesehener Standort Werkstätte, hinten Chline Forst (Foto: H.R.)

damit durch Einsprachen nicht unnötige Verzögerungen eintreten. Aus Kundensicht, auch dies, ein begrüssenswerter Schritt.

(Text: K. Woker, 14.11.2016)

Wir Kundinnen und Kunden der S-Bahn - bald werden es täglich über 1/4 Million sein - vergessen solche Tatsachen gerne. Pro Bahn begrüsst den heutigen Entscheid der BLS zum Dreierwerkstätte-Konzept deshalb uneingeschränkt und hofft, dass der anvisierte Realisierungstermin Ende 2025 nach fast sieben Planungs- und drei Baujahren nicht verzögert wird. Dies soll durch eine neue Dialoggruppe unter der Leitung des CEO der BLS sichergestellt werden,

Bernmobil: Elektrisch nach Köniz

Das Tram Region Bern wurde vom Könizer Stimmvolk gebodigt. Busse seien gut genug, Doppelgelenkbusse mit Dieselmotor nach Euronorm 6 auf der Linie 10. Trotzdem erhält Köniz jetzt eine elektrifizierte Linie.

Bernmobil will ab Herbst 2018 die Buslinie 17 mit Elektrogelenkbussen betreiben, und zwar ohne Fahrleitung. Modernste Technik bei Batterie und Ladestationen machen's möglich. Aufgeladen wird einerseits im Depot in der Nacht und andererseits am Endhalt Köniz-Weiermatt, wenn sowieso einige Minuten auf die nächste Fahrt zu warten ist. Notfalls muss ein solcher Bus seine Runde zum Bahnhof dreimal ohne Nachladen absolvieren können. Bernmobil, in diesem Projekt von Kanton, Stadt und Köniz finanziell unterstützt, will der Elektromobilität auf dem ganzen Hauptnetz zum Durchbruch verhelfen. Leise, schnell, komfortabel und ohne CO₂-Ausstoss, so das Ziel.



Gasbus Linie 10 und Hybridbus Linie 17 sind heute Standard bei Bernmobil, Bild: K.Woker

Vor kurzem hat Bernmobil - als erster Verkehrsbetrieb - 21 Hybridgelenkbusse in Betrieb genommen, um die ältesten Volvo-Dieselmotoren zu ersetzen. Die Neuen flüstern leise durch die Stadt, ganz im Gegenteil zur grossen Flotte an Gasbussen mit ihrem übermässig hohen Lärmpegel.

Jetzt wird auf die Elektrizität gesetzt. Trolleybusse, speziell als Doppelgelenkbusse wie in Zürich, Genf, Luzern schon im Einsatz und für die Linie 20 bestellt, sind nochmals effizienter als das anvisierte System, denn sie müssen keine Energiequelle mitführen. Dafür fällt die Oberleitung ins Gewicht, finanziell und betrieblich. Das rechtfertigt sich nur bei hohen Frequenzen wie Richtung Länggasse oder Wyler.

Nicht ganz korrekt ist die aufgestellte Behauptung, Bern sei schweiz-, wenn nicht europaweit der Pionier in dieser Technik. In Genf ist das Projekt Tosa-Bus in Realisierung.



Bild: H.Rothen

Dort wird aber die Batterie des Busses an jeder Haltestelle aufgeladen. Das führt zu längeren Fahrzeiten und in Köln, wo sich Bernmobil inspirieren liess, werden nur Normalbusse eingesetzt. Die Lehre aus dem Kölner-Experiment für Bern geht dahin, dass ein Hersteller das ganze System, also Bus und Ladestationen liefert, sonst bleiben die Vehikel zu oft stehen, was Kunden und Betreiber ärgert. Für Bern sind jetzt verschiedene Anbieter im Rennen - ein Schweizer Lieferant sei gut positioniert, wird ausgeführt.

Und die Passagiere? Diese dürfen durchaus applaudieren, denn leise,

klimatisierte Niederflrbusse, die fast sicher zuverlässig unterwegs sind und kein CO2 ausstossen sowie bei Störungen auch mal eine Ausweichroute befahren können, sind zu begrüßen. Wenn wir noch etwas in die Zukunft spähen wollen, dann liesse sich die Linie 17 am Bahnhof mit der Linie 21 nach Bremgarten oder mit dem Linienast Paul-Klee-Museum der Linie 12 durch die Altstadt verbinden. Flugs wären dann die unschönen Oberleitungen im Unesco-Welterbe verschwunden und die vielen Diesibus-Einsätze des Zwölfers während Anlässen in der unteren Stadt wären Geschichte.

Auch Tramlinien lassen sich nach diesem System betreiben, entdeckt in Sevilla entdeckt, wo die Trams entlang der Mezquita ohne Oberleitung unterwegs sind, allerdings an jeder Station einen "Tankstopp" einlegen.

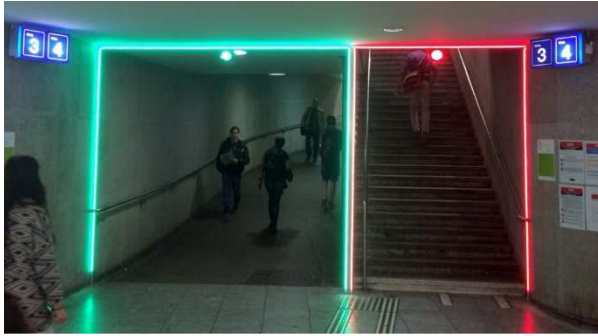
In Sevilla lädt ein mit Reklame vollgeklebter Tramwagen die Batterie auf (Bild: K. Woker).

(Text: K. Woker, 12.11.2016)



Freundlich lächelnd statt hilflos rot

Ein Signal und ein Lichttor, die unten an einer Treppe unvermutet zwei Minuten lang rot aufleuchten. Keine Anzeige für den Aufstieg ins Rotlichtviertel von Bern, sondern ein - aus unserer Sicht - eher hilfloser Versuch der SBB, die unablässig wachsenden Pendlermengen zu steuern. Nicht über die Treppe Richtung Westen auf's Perron stürmen während andere Passagiere vom Zug zur Stadt strömen, das ist die Absicht - wohl an einem Schreibtisch erfunden.



Genau so die gelben Richtungspfeile an Boden und Decke in der Berner Bahnhofunterführung. Auch dort Nutzen zweifelhaft, wie verschiedene Beobachtungen zeigen. Der Mensch stürmt vom und zum Zug so wie es ihm beliebt und lässt sich nicht dirigieren. Dabei gäbe es bei jedem Perronzugang eine Alternative "ganz ohne Gschting". Die Treppe auf der Ostseite. Einziger Nachteil,

die Züge halten an den Perrons ziemlich viel weiter westlich an, was ein paar Meter Umweg bedeutet. Früher war's nicht so, als es noch keinen Bahnhof Ausgang über die Welle Richtung Schanzenstrasse gab, da hielten die Züge noch im Bereich beider Perronabgänge an. Aber ohne Welle wäre das Gedränge in der Unterführung noch viel grösser.

Der Vorschlag von Pro Bahn Espace-Mittelland: Zu den Stosszeiten in der Unterführung des Bahnhofs "menschliche Wegweiser" zu platzieren. Jede und jeder als freundliche, auskunftsbereite, lächelnde, aber bestimmt lenkende Dienstleister im Einsatz für die Bahn. Diese Menschen liessen sich finden - wir sind überzeugt.

(Bild: SBB; Text: K. Woker, 11.11.2016)

Bahnwerkstätten nur im Grünen realisierbar?

Im Raum Bern geben zur Zeit gleich zwei Bahnprojekte zu reden, die fast ausschliesslich auf Kulturland und Waldboden realisiert werden sollen. Hohe Wellen hat 2015 die Idee der BLS geworfen, eine Grosswerkstätte in Riedbach (Stadt Bern) entlang der Linie nach Neuenburg zu realisieren. Ein stattlicher Bauernhof wäre dem Projekt zum Opfer gefallen. Nur dank dem Einsetzen einer breit abgestützten Begleitgruppe aus Politik, Verkehr, Landeigentümern und Naturschutz konnte die BLS ihr Gesicht wahren. Im Frühling 2016 präsentierte diese Gruppe ihr Vorgehen und die Vorauswahl von fünf möglichen Standorten (siehe auf dieser Webseite den Beitrag vom Monat Mai und InfoForum 2/16 (<http://www.pro-bahn.ch/14/1193/InfoForum216?force>)). Am 19. September wurde nun ein Vorschlag zu Händen der BLS präsentiert: Im Gebiet Chlyforst Nord, ebenfalls in Riedbach, soll eine um 40 Prozent kleinere Werkstätte für den leichten Unterhalt erstellt werden. Das sind Arbeiten, welche in Zugspausen von vier Stunden oder über Nacht erledigt werden können. Der schwere Unterhalt wie Revisionen soll zukünftig in Bönigen vorgenommen werden, wo die Anlagen zu erweitern sind. Die Werkstätte Spiez, welche zur Zeit ausgebaut wird, bleibt ebenfalls für den leichten Unterhalt in Betrieb. Damit würde ein Drei-Werkstätte-Konzept für die BLS zum Tragen kommen.

Der ganze Prozess hat eindrücklich aufgezeigt, dass heute solche Bahninfrastrukturen fast nur noch im Grünen zu realisieren sind, auch wenn viele raumplanerische und naturschützerische Fakten dagegen sprechen. Die einzige Möglichkeit, diese Werkstätte auf Industrieland zu realisieren, bot sich in Thun zwischen Gleisen und Aare auf einem Gelände, das heute von der Armee belegt wird. Aus baulichen und bahnbetrieblichen Gründen ist diese Möglichkeit nun weggefallen.

Die BLS wird ihrerseits die neuen Ergebnisse gegen das von ihr favorisierte Projekt abwägen. Alle Beteiligten hoffen, dass innert der gesetzten Frist bis 2025 eine Realisierung möglich ist. Für die öV-Nutzenden ist dies eine grundsätzlich erfreuliche Entwicklung, denn nur schnell und zuverlässig gewartete Fahrzeuge sind dem Ansturm von immer mehr Reisenden gewachsen. Etwas mehr Fingerspitzengefühl in der Kommunikation scheint dem Regionalverkehr Bern–Solothurn für sein Projekt eines Depot-Neubaus in Bätterkinden beschieden. Auch dort wird fast ausschliesslich Kulturland beansprucht, doch scheinen Standort und Notwendigkeit kaum bestritten zu sein.

Bei der Abwägung von Bahnbetrieb und Kulturlandverlust sind Kompromisse notwendig. Halten wir uns aber vor Augen, dass der Bau von Einfamilienhäusern mit Garage im Grünen weit mehr Land verbraucht als eine Bahnwerkstätte, die schliesslich einer effizienteren Mobilität dient. Pro Bahn unterstützt deshalb den Bau von beiden Bahnanlagen, auch wenn sie im Grünen errichtet werden müssen.

(Text: K. Woker, 20.09.2016)

BLS - Persönliche Beratung statt Automat und App

Kürzlich wurde die BLS an dieser Stelle scharf gerügt, weil sich kein Personal um die Zugsabfertigung ihrer RE-Züge kümmert. In anderen Situationen setzt die BLS - konkret der Schiffsbetrieb auf dem Brienzensee - erfreulicherweise zusätzliche Personen ein, statt die Gäste sich selbst oder einer elektronischen Information zu überlassen.

Der Berner Landbote vom 24.8.16 berichtet vom Einsatz von Rangerinnen bei der Schiffplände Interlaken Ost. In leuchtend BLS-grünen Westen und Cap geben sie Auskünfte über Fahrplan, Tarif, Sehenswürdigkeiten, Tourismus und begleiten ausgewählte auch ausgewählte Schiffs-kurse. Die unzähligen asiatischen und arabischen Touristen schätzen den Service genauso wie weniger reisegewohnte Schweizer und zudem könne so das Verkaufspersonal am Schalter wirksam entlastet werden, wird die Rangerin Arianne Müller im Artikel zitiert. Das Pilotprojekt läuft noch bis Ende August und werde bei positivem Echo 2017 wiederholt und ausgeweitet.

Als Interessenvertretung der Kunden und Kundinnen im öV kann Pro Bahn der BLS für diese Initiative nur gratulieren. So erhält das "Transportunternehmen" ein persönliches Gesicht und wir können uns nur wünschen, dass die BLS nie aus Kostenüberlegungen auf Reisezugbegleiterinnen und Ranger verzichten wird. Es bleibt dabei: motivierte Personen im Verkauf, als Zugbegleiter oder Busfahrer, Ranger und Auskunftspersonen vor Ort vermitteln den "transportierten" Reisenden das Gefühl, auch als Fahr-"Gast", hier bei der BLS, willkommen zu sein.

(Text: Kaspar P. Woker, 27.08.16)

Einladung zur touristischen Fachexkursion nach Genf: Besuch der CEVA-Baustellen am Sa 17. September 2016

Die Bauarbeiten für die Genfer Verbindungsbahn Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) laufen gegenwärtig auf Hochtouren. Wenn alles nach Planung läuft wird die 16 km Strecken im Dezember 2019 in Betrieb genommen. Somit werden die Genfer und französische Netze endlich direkt verbunden, und es entsteht eine neue internationale leistungsfähige S-Bahn Richtung Hochsavoyen (nach Evian, Annecy und Saint-Gervais-Le Fayet (gesamte Streckenlänge von 230 km mit 45 Bahnhöfen und Haltestellen).

Details zur Fachexkursion / Anmeldetalon (http://www.pro-bahn.ch/14/1212/2016_EM_CEVAex?force), Teilnehmerzahl beschränkt.

(Text: A.Hänni, 01.08.2016)

Lebensgefährliche RE-Züge der BLS

Die BLS setzt auf den RE-Zügen von Bern nach La Chaux-de-Fonds (sowie Interlaken - Zweisimmen und zeitweise Bern - Luzern) ehemalige SBB-Swiss-Express Kompositionen ein. Diese sind zwar bequem, können aber zu wirklich lebensgefährlichen Situationen führen.

Mein persönliches Erlebnis: Dienstag, 26.7.2016, wir wollen zu dritt mit Velo und Radtaschen von Bern nach Ins zum Start einer Tour fahren. Diese RE-Züge um x.53 werden in Bern immer sehr knapp bereitgestellt. Am 26.7. um 08.50 Anzeige "unbestimmte Verspätung", Ansage "technische

Störung". 50 bis 100 Personen, Kinderwagen, Velos warten. Um 08.54 fährt die Komposition mit Schwung ein, Reisende ohne Gepäck haben Vortritt, wir benützen bewusst zwei nebeneinanderliegende Einstiege mit Velosymbol. Taschen abnehmen, reinheben, ein Velo hochhieven, Türe will sich automatisch schliessen, innen und aussen wird krampfhaft auf die Türöffnung gedrückt, keine Reaktion. 08.56 Zug setzt sich in Bewegung während noch Personen am Einsteigen sind! Ich selbst bin daran, das 2. Velo zur Türe hochzuheben, realisiere, dass der Zug bei halboffener Türe effektiv wegfahrt und kann grad noch auf den Perron zurückweichen.

Ein paar laute Schimpfwörter an die Adresse des Lokführers bis ich realisiere, was hier passiert ist: Das darf doch nicht wahr sein, dass 2016 fahrdienstlich unbegleitete Züge (Zugbegleiter kontrolliert nur Fahrausweise) ohne Abfahrbefehl bei offenen Türen wegfahren können auf einem Gleis (Bern HB, 12, hinterster Perron) wo der Lokführer im Rückspiegel seinen Zug nicht einmal überblicken kann. Das führt zu lebensgefährlichen Situationen! Was, wenn ich gerade "halb" eingestiegen wäre, das Velo oder ich selbst in der Türe eingeklemmt gewesen wäre?

Ein zufällig anwesender Lokführer der BLS hat die Szene beobachtet und mich gedrängt, dies in jedem Falle zu rapportieren, ja es sei so, dass bei diesen Kompositionen auch ohne verriegelte Türen weggefahren werden könne, im Gegensatz zu Lötschberger, Flirt, Nina, Kiss-Triebzügen. Auch ohne diese Aufforderung hätte - und habe ich natürlich - dies unmittelbar per Telefon unternommen und der Dame des Kundendienstes der BLS den Vorfall geschildert, begleitet mit allem Ärger/Schock über eine solche Situation und der Aufforderung für eine Stellungnahme welche vom Leiter Personenverkehr BLS, Andreas Willich, oder vom Direktor, Bernard Guillemon, persönlich zu unterzeichnen sei sowie einer Erklärung, wie solche Vorfälle in Zukunft zu vermeiden sind.

10 Minuten später konnte ich mit der S 5 nach Ins nachfahren. Mir ist auch bewusst, dass die RE Bern - La Chaux-de-Fonds eine äusserst enge Fahrplantrasse haben und Verspätungen deshalb betrieblich "tabu" sind - aber nicht zu Lasten der Sicherheit!

Von Pro Bahn aus gibt es nur eine Forderung:

Alle ex-Swiss-Express-RE Züge der BLS sind auf den kritischen Haltebahnhöfen (Bern, Neuchâtel, La Chaux de Fonds, Luzern, Zweisimmen, Spiez, Interlaken West/Ost, evtl. weitere) in jedem Falle von Zug- oder Stationspersonal abzufertigen. Alles andere ist mehr als fahrlässig.

(Text: K.P. Woker, Vizepräsident Pro Bahn Espace Mittelland, 27.07.2016)

Antwort Kundendienst BLS:

Diese Situation habe die Vorgesetzte mit dem betroffenen Lokführer aufgearbeitet. Im Abstellfeld musste ein Neustart der Lok vorgenommen werden, deshalb die verspätete Einfahrt. Die Vorbeifahrt am Ausfahrtsignal sei um 8.59.29 registriert worden (da fährt der Zug schon während zwei Minuten). Die BLS gibt zu, dass die Abfahrtsituation bei den EW-III-Pendelzügen "dem Lokführer besonders viel Aufmerksamkeit abverlange und dass das BAV den Betrieb dieser Züge zugelassen habe, obschon sie über keine Fahrsperrung, sondern nur eine Kontrolllampe zur Türschliessung verfügen". An der entsprechenden Komposition konnte keine Störung gefunden werden.

In der Antwort wird ausgeführt, dass die Reisebegleiter im kondukteurlosen Betrieb nicht in den Abfahrtsprozess involviert seien und die EW-III Pendel bis 2021 durch modernstes Rollmaterial ersetzt würden. Soweit so gut, doch halte ich im Namen von Pro Bahn an der aufgeführten Forderung fest, ganz speziell in Bern und Neuchâtel mit vielen Fahrgästen und gekrümmten respektive sehr engen Perrons. Die vor noch nicht allzu langer Zeit eingeführte (Spar-) Massnahme, dass die Zugbegleiter BLS keine fahrdienstlichen Aufgaben wahrnehmen (sprich keine Ausbildung dazu erhalten!) bleibt ein kostenoptimierendes Unding und gehört im Sinne der "stets an erster Stelle stehender" Sicherheit rückgängig gemacht. Und zuletzt noch dies: seit meinem Ereignis sind mir schon zwei analoge Vorfälle mit denselben Zugskompositionen zu Ohren gekommen.

(K.P. Woker, 21.08.2016)

Staufrei durch den Bahnhof



Am Montag, 13.6.2016 morgens um acht meldet Radio SRF Staus auf A1, A2, A3, A6 und doch werden wohl dieselben Autofahrer morgens wieder im Stau stecken. Da vermeldet die SBB anderes: "Staufrei durch den Bahnhof Bern" und lädt zu einer Präsentation der Massnahmen, die sie ergriffen haben, um "das Gschting" in der Berner Bahnhof-Unterführung zu Pendlerezeiten zu entschärfen. Gelbe Pfeile am Boden und an der Decke laden zum Rechtsgehen ein. Charmante Hostessen (eingemietet von einer Eventagentur!) weisen zwei Tage lang Pendler und "Gegenläufer" mit Handbewegungen wie Polizisten auf die richtige Spur. Abgebaut wurden auch die Wartezonen vor den Geschäften in der Unterführung, um den Reisendenstrom nicht zu bremsen.

Pro Bahn Schweiz begrüsst solche Initiativen ausdrücklich. Obschon sich Reisende nicht gerne bevormunden lassen - so die SBB-Verantwortlichen - braucht es bei den stetig steigenden Passagierzahlen im öV auch "weiche" Massnahmen, um den stets enger werdenden

Verkehrsraum effizienter zu nutzen. Dazu zählt auch die Idee, dass auf Rolltreppen in Bahnhöfen links eine Spur für Eilige freigelassen wird. Dies funktioniere bestens in Zürich, nicht aber in Bern und Basel. Die SBB wollen nun während sechs Monaten den Erfolg dieser Personenlenkung beobachten. Nicht lösbar sind die Kreuzungskonflikte an den Aufgängen zu den Perrons, noch lassen sich die Abzweiger in der Bahnhofhalle konfliktfrei an den Pendlermassen vorbeischieben. Ebenso wenig ist ein anderer Halteort für die Züge vorgesehen, da sie möglichst mittig zwischen Unterführung und Welle - dem westlichen Bahnhofausgang - anhalten sollen. Dadurch bleibt die ostseitige Treppe auf die Perrons unternutzt trotz Verkehrslenkung.



Jetzt bleibt nur auf die Einsicht der täglich rund 260'000 Benutzer des Bahnhof Berns zu hoffen und dass möglichst wenig "Abweichler" zu sichten sind bis in knapp zehn Jahren die zweite breitere Unterführung als "harte" und teure Massnahme realisiert sein wird. Auf dass wir von Radiomeldungen wie dieser verschont bleiben: "Schienenverkehr: Stau in der Bahnhof-Unterführung Bern, es ist mit Wartezeiten bis zu 15 Minuten zu rechnen."

(Text + Bilder: K. Woker, 13.06.2016)