

Sektion Espace-Mittelland

Texte Homepage "Aktuell" (Zusammenfassung bis 5.9.2012)

Roll-in des ersten BLS Doppelstockzuges für die S-Bahn Bern



Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Stadtpräsident von Bern, Alexander Tschäppät, taufte anlässlich des Roll-in vom 4. September 2012 den ersten MUTZ (Moderner Universeller TriebZug) auf den Namen "Stadt Bern". Die weiteren Doppelstockzüge werden ebenfalls Gemeindenamen und Wappen erhalten.

28 Doppelstocktriebzüge der Firma Stadler Rail Group beschafft die BLS für den Einsatz auf den Linien S1, S3/S31 und S6 der S-Bahn Bern. Die Auslieferung wird Ende 2014 abgeschlossen sein. Der erste MUTZ fährt ab dem 19. September 2012 zwischen Belp und Münchenbuchsee auf der S31 und respektive am Wochenende bis Biel/Bienne (S3).

Ab Dezember 2012 kommen die Doppelstockzüge dann fahrplanmässig auf der S1 Fribourg-Bern-Münsingen-Thun sukzessive bis Ende 2013 zum Einsatz. Auf der S6 Bern-Schwarzenburg verkehren die neuen Züge ab Dezember 2013 und auf der S3 und S31 ab April 2014. Vorgezogen wird der Doppelstöcker-Einsatz auf den am stärksten ausgelasteten Zügen zur Hauptverkehrszeit auf der S3/S31. Bis Ende 2014 ist die fahrplanmässige Einführung überall abgeschlossen.

Mit den neuen Zügen wird die Zahl der angebotenen Sitzplätze um rund 30 Prozent gesteigert. Einen Rundgang ([Bildergalerie](#)) durch den Zug zeigt dessen S - Bahn Komfort. Hervorzuheben sind die 2 WC's der 4 teiligen Einheit, davon 1 rollstuhlgängig.

Technische Daten

Bezeichnung RABe 515 001-028 / Typenname MUTZ (Moderner, Universeller, TriebZug) / Länge 102,6m / max.Geschwindigkeit 160 km/h / Sitzplätze 335 (davon 61, 1.Klasse) / Rollstuhlgängigkeit, überall Niederflureinstieg. 3 Rollstuhlplätze, 1 von 2 WCs rollstuhlgängig und mit Wickeltisch, 6 Veloplätze, Vollklimatisierung, Boden- und Seitenwandheizung, moderne optische und akustische Fahrgastinformation im und am Zug, Videoüberwachung, Abfallbehälter am Sitzplatz.

Bild: BLS / Text+Fotos Bildergalerie: H.R. 05.09.2012

Mitglieder werben à la bernoise

Autofreie Sonntage in zwei Stadtberner Quartieren, das sollte doch eine perfekte Gelegenheit sein, neue Mitglieder zu finden. Dachte der Autor dieser Zeilen und schlug das in einer Kerngruppensitzung vor. Zu Viert trafen wir uns also am 1. Juli im bejahrten Tramhäuschen am Breitenrainplatz. Die Wahl des Treffpunktes war sehr weise: Wenigstens bot das Dach genug Schutz vor den gewaltigen

Regenschauern, die sich in schöner Regelmässigkeit an diesem Nachmittag entluden. Kein Wunder also, dass sich kaum Spaziergängerinnen, Grillfreunde, Ausstellungsbesucherinnen und Väter mit ihren Kindern auf den autofreien Strassen trafen. Das erhoffte lebendige Quartierfest war ungefähr so belebt wie der Budenplatz auf der Schützenmatte an einem Montagnachmittag. Also zogen wir nach einer guten halben Stunde, erleichtert um etwa zwanzig unserer brandneuen Flyer und nach einigen interessanten Gesprächen, unter anderem mit Gemeinderätin Regula Rytz, in die Innenstadt.

Fazit des ersten Sonntags: Es war einen Versuch wert! Wir geben natürlich nicht auf und versuchen es am 19. August noch einmal. Die Sympathien, welche wir in den paar Gesprächen für unsere Organisation herauspürten, machen uns Mut. Wir haben ein gutes Produkt zu verkaufen. Deshalb bleiben wir dran.

Sieben Wochen später: Strahlendes Sommerwetter, 35°, die meisten Leute in und auf dem Wasser. Wir trumpften mit unserer Neuheit auf, dem Sandwichmann. Die Beachtung war so garantiert. Eine Strassenkreuzung war der Treffpunkt der politisch Engagierten. Dort machten wir zwei Mal halt. Viele gute Gespräche, Flyer und InfoForum verteilt, im Länggassquartier sind die Leute dem öV zugetan. Das Ganze ist der Beweis, dass wir auch ausserhalb von Bahnfesten Interessierte finden, die unsere Anliegen bedenkenswert finden. Hoffen wir, dass aufs Zuhören nun Taten folgen und unsere Sektion mit Anträgen auf Mitgliedschaft überschwemmt wird.

Bild und Text: A. Theiler 29.08.2012



Bern schneller als Luzern

Monitore für die Fahrgastinformation im Berner Lokalverkehr



Ausgang Heiliggeistkirche

Unterführung

Welle Ausgang West

BERNMOBIL erfüllt einen schon lang gehegten Kundenwunsch nach Information zu den nächsten Abfahrtszeiten aller Busse und Trams ab den Haltestellen rund um den Bahnhof Bern, respektive Hirschengraben und Schanzenstrasse.

Auf drei neuen Monitoren werden die Fahrpläne von BERNMOBIL (Tram und Bus), Postauto, RBS-Bus und Moonliner dargestellt. Rund um die Uhr ist auf einen Blick ersichtlich, welcher Bus, welches Tram im Umfeld des jeweiligen Standorts der Monitore abfährt. Die Abfahrtszeiten sind geordnet nach Linien in Echtzeit und mit der entsprechen den Angaben des Abfahrtsperrens in gut lesbarer Schrift aufgeführt. Sie entsprechen dem Normalbetrieb in einem stabilen Fahrplan. Informationen zu allfälligen

Störungen erhalten die Fahrgäste am jeweiligen Abfahrtsort.

Dank der Bereitschaft der SBB, die Standorte für Informationssäulen zur Verfügung zu stellen, ist der nahtlose Übergang vom Fern- und S-Bahnverkehr zum Lokalverkehr im Knoten Bahnhof Bern sicher gestellt.

Die Sektion Zentralschweiz von Pro Bahn Schweiz setzt sich für die Verbesserung der Fahrgastinformationen im Bahnhof Luzern ein. **Mehr** unter dem Titel "Erfolg über neue elektronische Busabfahrtsübersicht Standortdiskussion – Der Standort ist das A und O".

Visueller Vorschlag der Sektion Zentralschweiz.

Eine zweite Tramachse durch Berns Innenstadt ?

Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Brünnen, Bethlehem und Bümpliz im Herbst 2010 (Projekt Tram Bern West) fahren wesentlich mehr Trams durch Berns obere Altstadt. Schon jetzt behindern diese vielen Trams die Fussgänger und die Velofahrer, und behindern sich teilweise sogar gegenseitig, besonders am Hirschengraben.

Mit der geplanten zusätzlichen Tramlinie 10 (Ersatz der Buslinie Köniz–Ostermundigen, Projekt Tram Region Bern), werden künftig sogar fünf Tramlinien durch die Berner Innenstadt fahren, was die Lage noch verschärfen dürfte.

Nach einigem hin und her hat die Behördendelegation Tram Region Bern nun eine Zweckmässigkeitsbeurteilung **Zweite Tramachse** durchführen lassen.

Fazit: Eine zweite Tramachse durch Berns Innenstadt ist wünschenswert und machbar. Die beste Variante ist die Variante Altstadt Nord: beim Zytgloggeturm teilen sich die Tramlinien, und etwa die Hälfte der Trams erreichen den Bahnhof SBB neu über Nägeligasse, Speichergasse und Bollwerk.

Diese zweite Tramachse entlastet nicht nur die gegenwärtige Strecke über Markt- und Spitalgasse, sondern bietet auch eine viel grössere Sicherheit bei Betriebsstörungen.

Um auch noch den Bereich Hirschengraben zu entlasten wird diese zweite Tramachse über Laupen- und Belpstrasse bis zum Kocherpark geführt.

Pro Bahn begrüsst diese Pläne, die dem Berner Tram eine markante Verbesserung bringen.

Text: P. Keller

Drei Menus zur Auswahl

Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüsse, ZEB, FABI, STEP – die Schweizerinnen und Schweizer sind es gewohnt, alle paar Jahre eine neue Menükarte präsentiert zu erhalten. Neu mischt sich noch ein Aussenseiter ein und bietet uns als Alternative die öV-Initiative.