

Das Kreuz mit der BLS-Werkstätte

Mögliche Standorte für eine neue BLS-Werkstätte sind dünn gesät. Die BLS sucht - unter erheblichem Zeitdruck - einen Standort für eine neue Werkstätte für den leichten (täglichen) und den schweren (Revisionen von Fahrzeugen) Unterhalt. Die bisherigen Standorte Bern Aebimatte und Oberburg muss sie aufgeben. Es fand sich ein bahnmässig perfekter Standort in Riedbach an der Linie Bern-Neuenburg, auf Gebiet der Stadt Bern, 20 Hektaren mitten in der Landwirtschaftszone. Mit der Publikation fegte ein wahrer "shit-storm" aus Bevölkerung, Landwirtschaft, Raumplanung und Politik über das Bahnunternehmen hinweg. Nach hässigen Querelen vor Ort und in den Medien fand man einen Ausweg, um den Suchprozess für einen Standort wieder in Gang zu bringen. Eine breit zusammengestellte Begleitgruppe startete ihre Arbeit im Herbst 2015 und präsentierte anfangs Mai 2016 erste Erkenntnisse.

42 Standorte zwischen Wiedlisbach (SO), Gampelen, Düdingen (FR), Thun und Konolfingen wurden mit geänderten Kriterien und ebenso bahnsseitig abgespeckten Vorgaben eingehend evaluiert. Nach dem Kommunikationsdebakel um Riedbach wurde dem Aspekt Raumplanung/Umwelt ein deutlich höheres Gewicht beigemessen als dies die BLS tat, welche primär die betrieblichen Notwendigkeiten im Auge hatte. Die ganze Planung geschieht in Absprache mit BAV und SBB, denn auch diese ist interessiert an zusätzlichen Abstellgleisen für Fernzüge im Westen von Bern.

Raumplanerische Kriterien oder Schutz des Kulturlandes sind nachvollziehbar, doch sehr rasch wurde der Begleitgruppe klar, dass es im Perimeter Seeland - Freiburg - Oberland - Emmental kaum einen möglichen Standort in bereits überbautem Gebiet gibt. Dem Laien weniger klar ist der zentrale Faktor der Erreichbarkeit des Standorts auf der Schiene, das heisst verfügbare Trassen, um die Züge auch tagsüber zwischen Bern HB und der Werkstätte für den leichten Unterhalt verschieben zu können. Mit dem geforderten massiven Ausbau von S-Bahn-, Fern- und Güterverkehr bleiben keine "slots" mehr für Dienstzüge, ausser es würden an gewissen Orten speziell dafür Doppelspuren, erweiterte Tunnels oder Überführungen gebaut. Finanziell unmöglich. Als zentrales Nadelöhr erweist sich Bern-Wylerfeld/Wankdorf, wo auch nach dem Ausbauschritt 2025 keine solchen Züge Richtung Norden durchzubringen sind. Kein Thema ist die Erweiterung der relativ modernen ex-RM-Werkstätte in Oberburg da zu kleines Areal, hochwassergefährdet und im Auengebiet gelegen.

Das Resultat des Suchprozess ist - ohne dass dies explizit betont wurde - mehr als ernüchternd. In Frage kommen lediglich fünf Standorte. Drei davon liegen zwischen Bern Brünnen und Rosshäusern, also in der für das ursprüngliche BLS-Projekt vorgesehenen Zone. Daneben bieten sich je ein Standort in Konolfingen (Kulturland!) und in Thun (Areale von Armasuisse und Ruag, erst nach 2030 verfügbar) für das Projekt an. Bis im Herbst 2016 will die Begleitgruppe dem Verwaltungsrat der BLS einen/mehrere Vorschläge unterbreiten.

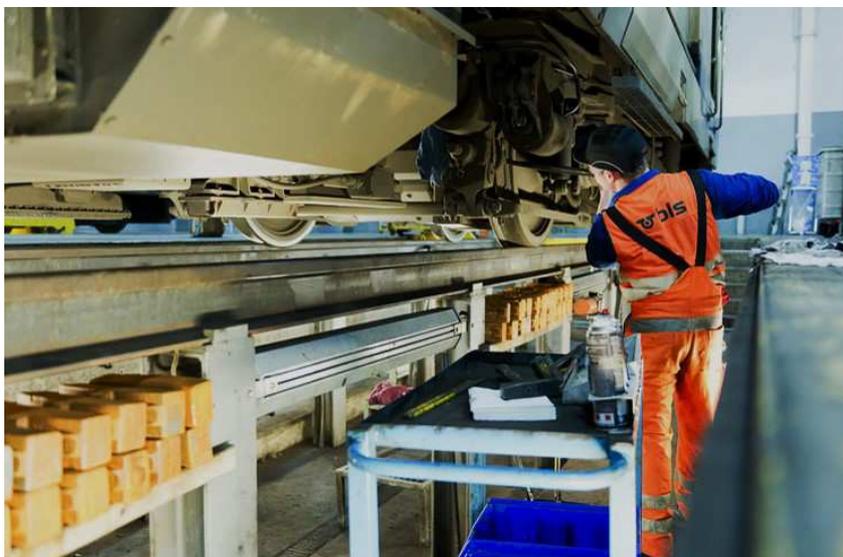


Bild: BLS

Fazit: Alle wollen mehr Bahnangebot, die BLS ordert 60 neue Züge, aber niemand will die Unterhaltsanlagen bereitstellen, da dies "lediglich" Landverbrauch aber keine Steuereinnahmen (BLS ist kein Biotech-Unternehmen) bringt und die Besteller immer effizientere Unterhaltsprozesse fordern, die stundenweise ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ablaufen, damit weniger Reservefahrzeuge

anzuschaffen sind. Auch als Kundenorganisation müssen wir uns von Pro Bahn wohl oder übel mit der Tatsache einer neuen BLS Werkstätte "auf der grünen Wiese" abfinden, wünschen wir stets perfekt funktionierende Züge.

Obschon die Begleitgruppe, die ausgezeichnete Arbeit geleistet hat, sich richtigerweise keinerlei Blick in die Zukunft gestattet, ist nach diesem Prozess folgendes Szenario denkbar. Im Raum Bern-West wird ein abgespecktes Projekt gebaut für den leichten Unterhalt und das Abstellen von Zügen (BLS und SBB). Der schwere Unterhalt erfolgt in Bönigen, wo die alten Werkstätten statt aufzugeben zu erneuern sind. Erhalten bleibt jedenfalls die Werkstätte in Spiez. Ein gut schweizerischer Kompromiss, wohl einzig realisierbar in unseren engen räumlichen Verhältnissen.

(Text: K.P. Woker, 03.05.2016)

Das TGV-Stiefkind Paris - Interlaken braucht Unterstützung

Seit 1987 ist Bern als dritte ausländische Destination durch den TGV mit Paris verbunden. Vorerst via Neuenburg - Frasne, heute via Basel. Die Verbindung kannte Hochs und Tiefs, verharrte immer im Schatten der TGV-Relationen nach Genf, Lausanne und Zürich. 2012 wurde der TGV von Paris bis Interlaken Ost verlängert, in der Gegenrichtung ist der Start in Bern geblieben. Unverständlich für viele.

Der TGV Lyria Richtung Bundes-Stadt und Berner Oberland kennt noch andere "Hinkebeine". Auf der Hinfahrt lässt er Thun und Spiez ohne Halt links liegen, auf der Rückfahrt geht's aufenthaltslos von Bern bis Basel. Beides mit dem Hinweis, es verkehre ja praktisch zeitgleich ein SBB IC als Ab-, resp. Zubringer. Nur bedeutet dies unnötiges Umsteigen. Aus technischen Gründen bummelt der TGV zwischen Bern und Olten via Burgdorf und lässt die "HGV"-Linie Mattstetten-Rothrist links liegen. Das heisst nichts anderes als 20 Minuten längere Fahrzeit.



Trotzdem gilt der TGV Paris - Interlaken als einer der grössten Zubringer von koreanischen Touristen in die Schweiz. Das betonen Schweiz Tourismus und Lyria unisono. Pro Bahn Sektion Espace-Mittelland setzt sich, zusammen mit touristischen Kreisen aus dem Berner Oberland, für diese Anliegen von Kunden im "inbound" und "outbound"-Verkehr auf der TGV-Verbindung ab Paris ein:

- inbound: Halt in Thun und Spiez; outbound: Halt in Olten
- outbound: Umsteigeverbindung Interlaken - Bern - Paris, statt Interlaken - Basel - Paris auf dem online-Fahrplan präsentieren, inklusive günstigere Preise!
- outbound: TGV soll in Interlaken um 08.30 starten statt erst in Bern

- die Lyria-TGVs sollen schnellstmöglich mit kompatibler ETCS-Software ausgerüstet werden und über die NBS statt via Burgdorf verkehren
- inbound: mittelfristig soll eine frühere Abfahrtszeit in Paris angestrebt werden damit Interlaken nicht erst um Mitternacht erreicht wird.

Diese Kundenanliegen hat PBS Espace Mittelland Ende März in einem ausführlich begründeten Schreiben an Andreas Bergmann, Direktor von TGV Lyria SA und an Jannine Pillout, Direktorin SBB Personenverkehr, formuliert. Man bleibt gespannt, wie die Antwort ausfallen wird.

(Bild+Text: K.P.Woker, 31.03.2016)

Jahresbericht 2015

Sektion Espcae -Mittelland

Mehr...

Sumiswald im Emmental Zentrum der Zeitwelt



Bahnhofuhren in der Schweiz, in Deutschland, Tschechien, Russland, Frankreich, Indien sehen zwar nicht alle gleich aus, haben aber alle den gleichen Heimatort. Genau so die echten Sumiswalder-Pendulen, das Dreiklanghorn aller Postautos und medizinische Geräte, um künstliche Kniegelenke einzusetzen (der Autor profitierte soeben davon, ohne dies zu ahnen). Und überall auf der Welt finden sich Präzisionssteuerungen made in Sumiswald. Erstaunlich, grossartig, einzigartig waren die einhelligen Urteile der zahlreichen Teilnehmer des Rahmenprogramms an der Mitglieder-Versammlung von Pro Bahn Espace-Mittelland. Res Theiler hat den Zugang zur Firma Moser-Baer AG verschafft. In Sumiswald, mitten im Dorfzentrum liegt der Firmensitz, wo uns Reto Reist, der CEO dieses Familienunternehmens empfing und auf eine hoch interessante Führung mitnahm. Über 500 Mitarbeitende weltweit, über 100 in Sumiswald entwickeln, verkaufen und produzieren Präzisionsuhrwerke und -instrumente. Die Bahnhofsuhrer werden hier von A-Z fertig gebaut. Ein blendender Beweis, dass made in

Switzerland eben auch manufactured in Switzerland heissen kann und auf dem Weltmarkt besteht. Es brauche aber schon eine Portion Hartnäckigkeit und Überzeugungsarbeit, um Kunden ennet der Grenze zu überzeugen. Die Qualität überzeugt offensichtlich, denn Mobatime, Mobatec und eben Moser-Baer sind nicht nur in Sumiswald, sondern weltweit führend.

Herr Reist verriet uns auch den Trick vom Sekundensprung der SBB-Uhr: Der Motor des Sekundenzeigers wird so eingestellt, dass der Zeiger mit der roten Kelle in 58.5 Sekunden einmal fast rundherum läuft und stehen bleibt, der Impuls auf die Minute löst den Sprung aus. Heute sei die exakte Koordination beider Zeigermotoren kein Problem mehr, aber in den 1940er-Jahren musste man sich mit diesem Trick behelfen, um präzise, eben wie die SBB, die Zeit am Bahnhof anzuzeigen.

(Foto: HR, Text: K.P. Woker, 22.03.2016)

Gotthard Basistunnel zu Besuch im Bahnhof Bern

Vom 14. – 22.03.2016 ist die Ausstellung über den Gotthard Basistunnel zu Gast im Bahnhof Bern in der Christoffel-Unterführung.

Die multimediale [Ausstellung «Gottardo 2016»](#) gibt einen vertieften Einblick in die wahrhaft historischen Dimensionen des neuen Gotthardtunnels. Sie vermittelt Wissen, Erlebnis und schafft ein Bewusstsein für die Parforce-Leistung durch die Schweizer Alpen.



Fünf Themenmodule nehmen Geschichte, Zahlen und Fakten, Technik und die Bedeutung des Jahrhundertprojekts für die Schweiz auf. Die Ausstellung gibt zudem einen Ausblick in die Mobilität der Zukunft. In Zürich, Bern (vor der Heiligeiskirche) und Basel ergänzt das sogenannte «Supersign» die Ausstellung – ein monumentaler Ring mit 9,5 Metern Durchmesser und damit genau so gross wie die Tunnelröhre.

(Text+Bild: H.R., 14.03.2016)

Noch weiter in die Berge

Die Schiffe der BLS-Flotte auf dem Brienersee waren 2015 zu 4% besser ausgelastet als im bereits sehr guten Vorjahr. Das ist die Folge der sich ändernden Gästestruktur in Interlaken und Umgebung: Immer mehr Reisende aus dem Osten (Golfstaaten, Indien, China, Korea) besuchen die Region anstelle der wegfallenden Westeuropäer. Für die Ferngäste ist der Brienersee mit seinen rundum aufragenden Bergen eindeutig attraktiver als der Thunersee, und gerade die Gäste aus den heissen Ländern lieben Schifffahrten bei Regenwetter.

Gesamthaft betrug der Passagierzuwachs auf beiden Seen gegenüber 2014 rund 1%, weniger als bei vielen anderen Gesellschaften; die Oberländer Seen hatten aber bereits im Vorjahr, trotz garstigem Sommerwetter, ein Traumresultat hingelegt. Damit sollte nach den vier geplanten Durstjahren endlich die berühmte schwarze Null im Ergebnis resultieren. Und dies notabene ohne Billigaktionen, wie Andi Willich, Leiter Personenverkehr bei der BLS, am Medienanlass vom 8. März nicht ohne Stolz verkündete.

Billigaktionen hatten, zusammen mit einer deutlichen Angebotsreduktion, bis im 2011 zu einer Krise der ganzen Schifffahrt geführt. Die neue Strategie, welche anschliessend ohne Verzögerung umgesetzt wurde, trägt nun Früchte. Diese Früchte brauchten unter anderem deshalb so lange zum Reifen, weil die Abgeltungen von GA und Halbtax nur mit einigen Jahren Verzögerung fliessen, die Frequenzen vor 2011 aber vor allem mit Billigaktionen ausserhalb dieses Rahmens gepusht worden waren.



2016 wird die längste Saison auf beiden Seen, vom gemeinsamen Start am 25. März bis zum 23. Oktober auf dem oberen, bis sogar zum 6. November auf dem unteren See. Dafür gibt es eine einfache Faustregel, wie Claude Merlach, Leiter Schiffsbetrieb, am gleichen Anlass ausführte: „Je länger die Saison, desto kleineres Risiko, weil sich die Schwankungen aufgrund des Wetters so eher ausgleichen.“ Diverse Anpassungen und Neuerungen sind für den kommenden Sommer

vorbereitet, zum Beispiel die Verdoppelung der Halal-Fahrten auf dem Brienersee wie eine Ausweitung des Fajita-Schiffes auf dem Thunersee. Ab März können Billette für die Schiffe mit print@home endlich auch bequem zu Hause gekauft werden; bis im Herbst werden so auch Gutscheine problemlos erhältlich sein. Schliesslich werden im Hochsommer „Rangers“ – dies ist erst ein Arbeitstitel – in Interlaken Ost und zum Teil auch auf den Schiffen des Brienersees den Gästen mit Rat und Tat zur Seite stehen.



Zum Schluss noch ein Wort zur aktuellen Winterschiffahrt. „Winterdampf“ mit MS Blüemlisalp war wiederum ein Renner, mit durchschnittlich 900 Passagieren pro Tag. Trotz Seeabsenkung und damit einem Behelfsfahrplan zwischen Hünibach und Neuhaus sanken die Frequenzen des täglichen Kurses mit dem MS Schilthorn seit dem 4. Januar nur um 37%. Ein herber Schlag zwar, aber immerhin erfreulich, dass das Angebot trotz deutlicher Verschlechterung immer noch Anklang findet. Auch im kommenden Winter ist dieser tägliche Schiffskurs wieder vorgesehen, denn die Reaktionen der touristischen Leistungsträger (Hotels, Tourismusorganisationen) rund um den See sind klar positiv. Mit der oben erwähnten Veränderung der Gästestruktur reisen ja weniger Skifahrer in die Seeregion, und so braucht es eben neue und attraktive Angebote – neben dem Uhrenshopping – für ein interessantes Segment. Schliesslich sind es gerade die arabischen Gäste, die häufig erste Klasse zum vollen Tarif fahren und damit einen wichtigen Anteil am Ertrag haben.

(Text+Bilder; A. Theiler, 08.03.2016)

Neuenburg: NEmobilité2030 hat gewonnen

Im Windschatten der Gotthard-2. Röhre-Abstimmung haben die Neuenburger einen richtungsweisenden Entscheid gefällt und am 28.2.2016 das Konzept [Mobilité 2030](#) angenommen. Es bringt eine ausgewogene Mischung an Ausbauten für Strasse und Schiene, nicht zuletzt für den ungehemmt wachsenden Verkehr der Frontaliers.



Statt mit dem RE der BLS geht's ab 2030 in 14 Minuten durch den Tunnel von La Chaux-de-Fonds nach Neuchâtel hinunter.

Aus der Sicht des öV-Benutzers stechen drei Projekte hervor: TransRun, die "SBB-U-Bahn" Neuenburg - La Chaux-de-Fonds, die Verlegung des untersten Abschnittes der Franco-Suisse-Linie ins Val de Travers über Corcelles-Peseux nach La Bôle statt ab Auviernier sowie die Elektrifizierung der SNCF Linie Le Locle-Col des Roches - Morteau (F), verbunden mit der Einführung eines attraktiven Fahrplans für die Pendler.

Allerdings: bei den Bahnprojekten beschränkt sich das Engagement auf den finanziellen Anteil Neuenburgs. Bis dafür auch die Bundesgelder fliessen dürften noch einige Jahre vergehen. Pro Bahn Espace-Mittelland jedenfalls freut sich über diesen positiven Entscheid unserer compatriotes neuchâtelois zu Gunsten des öV.

(Text + Bild: K.P. Woker, 05.03.2016)

Bernmobil: Muri-Tram erhält Doppelspur

Einspurstrecken im Strassenverkehr gibt's nur noch eine einzige auf einem Tramnetz in der Schweiz. Zwischen Bern-Egghölzli und Muri liegt mitten in der Thunstrasse diese Tramspur, mit signalgesichertem Betrieb. Von den Autos weitgehend unbehelligt sind hier die Trams der Linie 6 Fischermätteli - Worb Dorf auf ziemlich ausgeleierten Schienen unterwegs. Genau gleich wie vor 40 Jahren "ds blaue Bähnli" mit seinen "hochbeinigen" Uralt-Triebwagen mit Holzsitzen. Jetzt sind Schienen und Strassenbelag am Lebensende angekommen.



Bis 2020 wird die Thunstrasse in diesem Bereich komplett neu gebaut. Das Tram wird im übrigen Verkehr mitschwimmen, dafür doppelspurig. Es bleibt Raum für zwei Velospuren und zwei Trottoirs - eines fehlt seit eh und je, wie auf einer Landstrasse durchs Dorf. Kürzlich fand in Muri eine Orientierung der Bevölkerung statt. Viel Lob, etwas unverständliche Kritik von Anwohnern und vor allem die Sorge, dass zukünftig das Tram in den morgendlichen Autokolonnen stecken bleibe, so die Voten aus dem Publikum. Die Fachleute beteuerten, dass dies

beim heutigen Verkehrsaufkommen nicht der Fall sei und verwiesen auf das Beispiel Bümpliz. Zudem soll bei der Autobahn-Ausfahrt Muri eine Dosieranlage entstehen, welche den Schleichverkehr durch Muri hindurch in die Stadt möglichst reduziert. Heute behindert sich meistens der öV gegenseitig, wenn in Muri oder im Egghölzli der Gegenkurs abzuwarten ist, oder der Bus der Linie 40 wegen zu schmalen Gleisabstand die Haltestellenkante nicht anfahren kann.



Die Kunden von Bernmobil und RBS müssen sich noch vier Jahre gedulden, doch dann besteht auch die Möglichkeit, den heutigen 10 Minuten-Takt zumindest in der HVZ auf 7.5 Minuten zu verdichten, um der Nachfrage gerecht zu werden. Mit dem Wegfallen der Langsamfahrt über die Spaltweichen zur Einspur können auch wertvolle Sekunden eingespart werden...ja, die Planer legen Tramfahrpläne auf Sekunden genau fest. Schon heute.



3



4

Bildlegenden

1. Bernmobil-Combino unterwegs nach Muri - Worb Dorf.
2. Übergang auf die Einspur in Bern-Egghölzli, rechts das Haltsignal für die Gegenrichtung.
3. Bus Nr. 40 muss vor der Haltestelle Egghölzli die Durchfahrt des Trams abwarten.
4. Auch die blauen RBS-Trams werden von der Doppelspur profitieren.

(Text + Bilder: K.P. Woker, 25.02.2016)

A nos amis neuchatelois



Allez voter le 28 février prochain. Pro Rail Suisse, l'organisation défendant les intérêts des usagers des transports publics vous propose de voter une fois NON et une fois OUI. Cela c'est la vote "juste" pour soutenir fortement les transports en commun.

Le Locle: Rien de "Top Secret" pour le petit Régional vers les Brenets et le FLIRT de TransN pour Neuchâtel: Pour un développement fort il faut un OUI le 28 février.

Votation fédérale sur le deuxième tube du Tunnel routier du St-Gothard: NON

Si non la Suisse sera aplatie par une avalanche des camions lourds entre le Nord et le Sud. Bête est celui-ci, croyant aux promesses que "jamais" les quatre pistes dans les deux tubes ne seraient ouvertes au trafic! En plus les milliards ensevelis dans ce trou inutile manqueront définitivement pour le financement des projets d'agglomération comme NEmobilité2030.

www.2tunnel-non.ch/fr.html

Votation cantonale sur NEmobilité2030: OUI

Les autorités neuchateloises vous proposent un paquet complet soutenant non seulement l'amélioration des routes, mais comme épine dorsale du canton le projet ferroviaire Trans-Run, reliant Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds en 14 minutes et ceci toutes les quarts d'heure. Bonne nouvelle en plus: le cofinancement substantiel de la Confédération est prévu.



Pro Bahn Espace-Mittelland empfiehlt ihren Mitgliedern im Kanton Neuenburg je ein überzeugtes NEIN (2. Röhre Gotthard) und ein ebensolches JA (Mobilität NE 2030) in die Urne zu legen. So wird auf nationaler und regionaler Ebene der öffentliche Verkehr zum Nutzen aller gestärkt.

(Text / Bild: K.P. Woker, 30.01.2016)

Mitgliederversammlung der Sektion Espace Mittelland

Datum: Samstag, 12. März 2016

Ort: Sumiswald

1. Teil 1030 Besichtigung der Fabrik Mobatime (Bahnhoffahren)
Bern ab 8.50 (S44) für Spaziergänger vom Bahnhof zur Fabrik
Bern ab 9.20 (S4) für Busbenützer Bahnhof – Sumiswald Post
2. Teil Spaziergang zum Restaurant Bären
Mittagessen ab 1230
3. Teil Mitgliederversammlung, Beginn: 14.00 Uhr

(Text: A. Hänni, 28.01.2016)