

Die alte Dame und die Rangers



Nicht die «Alte Dame Blüemlisalp» sondern die bald 80-jährige «Miss Oberhofen» kokettiert als kleines Partyschiff an der Ländte in Thun.

«D'Blüemlere» ist mit 111 Jahren so frisch wie eh und je. Statt Automat und App helfen vermehrt Rangers, den Gästen auf Briener- und Thunersee den Weg aufs Schiff zu finden. Die BLS Schifffahrt Berner Oberland präsentiert das Jahr 2017.

Mehr dazu > http://www.pro-bahn.ch/14/1333/2017_EM_BLS-Schiff-1?force



Kundendienst par excellence:
BLS Rangers helfen in Interlaken
und Thun den Gästen bei der
Wahl von Ausflugsziel und Ticket.

www.bls.ch/schiff

(Text: K.P. Woker, 31.03.2017)

Bilder: BLS + H.R)

BLS Antworten mögen zu befriedigen

Was offenbar hin und wieder vorgekommen ist, hat PB-Espace Mittelland am 16.1. 2017 auf der Webseite publik gemacht. In Flamatt fährt die S 1 Richtung Bern eher zu früh als zu spät ab und lässt schon mal ein paar Fahrgäste stehen. Wir haben die Pressestelle der BLS um eine Stellungnahme gebeten. Wie vermutet hängt die reichliche Fahrzeit auf dieser Linie zwischen Fribourg und Flamatt (-Bern) mit verschiedenen Baustellen zusammen, bei denen u.a. genau im Bahnhof Düdingen für beide Richtungen nur noch ein Gleis zum Anhalten zur Verfügung stand. Dummerweise begegnet sich die S 1 genau in diesem Abschnitt, was zu Fahrzeitverschiebungen geführt hat. Die BLS bestätigt auch, dass «es leider zu häufig vorgekommen ist, dass die Lokführer an einzelnen Bahnhöfen – u.a. Flamatt – zu früh abfahren. Die Lokführer wurden erneut darauf sensibilisiert, denn der betriebliche Fahrplan könne bis zu 1.7 Minuten vom kommerziell veröffentlichten abweichen». Als Kundenvertretung pocht Pro Bahn allerdings auf die publizierte Abfahrtszeit.

Umgekehrtes geschieht in Aefligen an der Linie S 44 zwischen Solothurn und Burgdorf. Diese fährt allzu oft mit bis fünf Minuten Verspätung weg, kommt aber zur Zeit in Burgdorf an, wo sie unbedingt pünktlich eintreffen muss, damit das Zusammenkuppeln der Flügelzüge aus Ramsei und Solothurn funktioniert. Die BLS hat die Problematik intern mehrmals untersucht und wird ab Fahrplan 2018 die Abfahrtszeit in Aefligen von x.34 auf x.35 abändern. Doch auf einer einspurigen Linie «stimmen» die veröffentlichten Abfahrtszeiten hin und wieder mit den betrieblichen noch weniger überein. Dies lässt die Möglichkeit offen, bei Verspätungen Kreuzungen zur Nachbarstation zu verlegen, ohne dass gleich der ganze Fahrplan mit den meist engen Anschlüssen auseinanderfällt.

Wir danken der BLS für ihre ausführliche Stellungnahme und freuen uns über die Berücksichtigung dieser Kundenanliegen.

(BLS / K.P. Woker, 12.03.2017)

Die Mitgliederversammlung von Pro Bahn Espace-Mittelland (11.03.2017)

Die 19. Mitgliederversammlung unserer Sektion lief in vier Runden ab. Die erste und zweite wurden von Rolf Meyer, Leiter Unternehmenskommunikation von Bernmobil bestritten – herzlichen Dank für die Einladung. Für die dritte – die Regularien – zeichnete der Präsident verantwortlich und die vierte Runde genossen wir im Restaurant Altes Tramdepot beim Bärenpark. Eine rundum gelungene Veranstaltung, besucht von gut zwei Dutzend Mitgliedern.



Mitten in den Eingeweiden von Bernmobil – Garage und Depot/Werkstätte am Eigerplatz – erhielten wir einen Einblick in die anstehenden Projekte der «städtischen Verkehrsbetriebe», welche 2016 wiederum 102 Mio. Fahrgäste beförderten.

In Stichworten:

Tram Ostermundigen, Abstimmung und Grossratsdebatte stehen noch aus, Wendeschleife wo genau anlegen ist offen und wenn's rund läuft fährt 2026 ein Tram nach Ostermundigen. Die Tramverlängerung nach Kleinwabern kommt frühestens wenn dort draussen auch die letzte Matte überbaut sein wird – 2030? Eine zweite Tramachse Kornhaus – Bollwerk – City West ist eigentlich nur im Raum Hirschengraben dringendst nötig, besonders wenn der neue Bahnhof-Ausgang gebaut sein wird. Vielleicht gibt da die «Zweckmässigkeitsbeurteilung» für die Tramlinie Länggasse – Bahnhof – Wyler etwas Schub. 30 neue Trams braucht's bis 2024, 2018 erfolgt die Ausschreibung, 2020 sollten die ersten unterwegs sein (neue Züri-Trams lassen grüssen!) Gelenk- und Doppel-Gelenk-Trolleybusse sind bestellt und auch sonst werden nur noch E-Busse geordert, sofern der Testbetrieb mit Batterie-Bussen auf der Linie 17 funktionieren wird. Damit könnte der Trolleybus Nr. 12 dereinst dem Bundeshaus beim Vorbeifahren seine Referenz auch ohne Fahrleitung erweisen. Fahrerassistenz Systeme werden intensiv verfolgt, aber kaum, um je die Chauffeure zu ersetzen. Zurückhaltend die Infos zum Tarifverbund Libero, der allerdings Ende 2017 für die Abos von St-Imier bis Guttannen reichen wird, nicht aber für Einzelbillette. Touris sollen ab Interlaken gefälligst den vollen Preis bezahlen – Kopfschütteln. Aus der Vision mit Tramlinien durch die ganze Agglomeration zu den S-Bahn-Haltestellen sticht die Region Friesenberg im Norden der Stadt heraus – sie ist (und bleibt?) fest in gelber Hand mit dem Dreiklanghorn.



Runde zwei zu Fuss durch die Busgarage mit low-input-Gas-Tanksystem und zu einigen Oldtimern wie Dampftram, Fondue-Tram, Schneepflug ex VBZ Ce 4/4 1357 und einer blitzblank aufgeräumten Drehgestellwerkstatt.

Die Runde drei warf keine hohen Wellen, zu vermerken ist der Rücktritt des Sekretärs Peter Schläppi und die Wahl des Nachfolgers Georg Sommer, sowie die Bestätigung von Präsident und den weiteren Vorstandsmitgliedern.

Im Jahresbericht – http://www.pro-bahn.ch/14/1322/2017_EM_Jahresbericht16?force - sind unsere Aktivitäten vermeldet. Nach einer knappen Stunde hiess es Aufbruch und Fahrt zur vierten Runde ins alte Tramdepot von 1890 – dem seither wohl bestfrequentierten Restaurant Berns beim ehemaligen Bärengraben. Dort musste das legendäre Lufttram für jede Fahrt zum Bahnhof und Friedhof Luft holen, bis ihm nach 11 Jahren die Luft endgültig zu Gunsten der zuverlässigeren Elektrizität ab Fahrdrat ausging. Übrigens: das Prinzip des Nachladens an der Endstation – siehe oben, Busse der Linie 17 – scheint also keine Neuerfindung zu sein. Einzig der Kraftstoff ändert.

(Bilder: H.R., Text: K.P. Woker, 12.3.2017)

Zugunsten von uns Bahnkunden

Bis im Sommer 2020 wird der Bahnhof Konolfingen als kundenfreundliche Verkehrsdrehscheibe um- und ausgebaut. 39 Millionen Franken wird in grössere Sicherheit, einfach und rascheren Zugang, mehr Komfort, höhere Kapazität und zusätzliche Veloabstellplätze investiert.



Ein neuer Perron wird das bisherige Überschreiten des Gleises zum Einstieg in den Zug Richtung Thun erübrigen.

Die Perrons werden für ein stufenfreies Ein- und Aussteigen auf 55 cm erhöht, die Treppe zur Unterführung verbreitert und die Spiralrampe durch einen Lift ersetzt. Seite Kreuzplatz sind neu die Perrons und Schalter durch die Unterführung erreichbar.

Velofahrer werden inskünftig den heutigen „Fussgängertunnel“ benutzen und so die gefährliche, enge Strassenunterführung meiden können.



(Bilder: H.R.+SBB, Text: H.R., 07.03.2017)

Weissenstein: Der Trumpf des Regionalzuges

Am 14.2.2017 teilt das BAV mit, dass sie für eine Sanierung des Weissenstein-Tunnels der BLS als Infrastruktur-Eigenerin grünes Licht zur Sanierung erteilen. Kosten wird's 85 Mio CHF, ausgeführt wird die Sanierung 2020-2022 und hinhalten soll der renovierte Tunnel für weitere 25 Jahre.



Pro Bahn freut sich ob dieses Entscheides. In der seinerzeitigen Stellungnahme an die Kantone Solothurn und Bern wurde von uns klar zum Ausdruck gebracht, dass die Variante Tunnelsanierung den grössten Nutzen für die Fahrgäste bringen werde. Zwar weist die Strecke einen auffallend niedrigen Kostendeckungsgrad auf, speziell im durchgehenden Verkehr, doch ist die Bahn für das obere Thal die einzig vernünftige und unschlagbar schnelle Verbindung nach Solothurn. Auch für die touristische Erschliessung des Weissensteins und des Naturparks Thal bringt nur eine durchgehende Bahnlinie einen wirklichen Nutzen. Diese Ansicht vertreten auch die beiden Kantone,

was für den Entscheid des BAV richtungsweisend ist. Die Trumpfkarte «durchgehender Regionalzug» hat am Weissenstein gestochen – für die Fahrgäste ein Stich der zählt.

Bildlegende:

Am Bahnhof Gänsbrunnen, dem einzigen in der oberen Region Thal, aber bereits ennet der Grenze im Kanton Bern, vermittelt der Regio für weitere 25 Jahre den Anschluss von Solothurn auf's Postauto. Hinten die nördliche Einfahrt des Weissenstein-Tunnels.

(Text+Bild: K.P. Woker 14.02.2017)

Touristenaugen im Bahnhof Bern

Fast drei Jahre ist es her, seit wir mit gleichlautenden Briefen an die Stadt Bern, Bern Tourismus und die SBB Lücken in der Signalisation aufzeigten. Die Stadt und Bern Tourismus erklärten sich als nicht zuständig, dafür erhielten wir von der SBB die Einladung, zusammen mit ihnen die Sache vor Ort anzuschauen.

Unsere Annahme, die wir auch auf dem intensiven, fast zweistündigen Rundgang machten, war, wie sich ein Ortsfremder, ein Tourist zum Beispiel, zurecht findet. Von der SBB nahm unter anderem Peter Zürcher, Leiter Corporate Design, teil. Er zeigte sich vielen unserer Argumente gegenüber sehr aufgeschlossen, orientierte uns aber auch, dass die SBB alle Bahnhöfe zu diesem Thema detailliert untersuchen würden und wir die Verbesserungen mittelfristig zu sehen bekämen.



Gut Ding will Weile haben – aber schliesslich gibt es mehr als nur einen Bahnhof im Netz der SBB. Reisende am Bahnhof stellen seit einigen Wochen ein komplett neues Bild von Informationen fest. Die neue Signalisation ist eindeutig übersichtlicher und besser auf die hauptsächlichen Kundenströme ausgerichtet. Klar sind nicht alle unsere damaligen Vorschläge übernommen worden; das betrifft die Signalisation zu den Taxis und zum Büro von Bern

Tourismus. Das Gesamtbild hat aber deutlich an Übersichtlichkeit gewonnen.

Die Sektion Espace-Mittelland von Pro Bahn Schweiz teilte diese Befriedigung auch Peter Zürcher mit, der unter anderem antwortete: „Schön von Ihnen zu lesen und noch schöner, dass Sie zufrieden mit den Ergebnissen sind. Sie haben einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur guten Überarbeitung geleistet. Dafür danke ich Ihnen nochmals bestens.“ Einmal mehr also der Beweis, dass konstruktive Kritik auf positiven Widerhall trifft und greifbare Resultate zeitigt.

(Text: A. Theiler, Bild: H.R., 07.02.2017)

In Flamatt stehen gelassen, Pro Bahn Mitglied organisiert Abhilfe

Am Mittwoch, 28.12.2016, um 08.58 saust die S 1, Zug 15131, spurtschnell unterwegs mit einem Mutz-Doppelstock-Triebzug, davon. Doch oh weh, fahrplanmässige Abfahrt 08.59. Ganz klar, der Lokführer ist zu früh weggefahren. Rund ein Dutzend verärgerte Kunden und Kundinnen kommen ins Gespräch und überlegen, wie sie nun nach Spinas, Adelboden, auf den TGV ab Bern und nach Zürich zur vereinbarten Sitzung kommen.

Roman Fankhauser, ein engagiertes Mitglied von Pro Bahn gehört auch zur Gruppe der Gestrandeten. Als «öV-Freak» hat er eine Idee, greift zum Handy. Er kennt die Nummer der Betriebsleitzentrale der SBB in Olten, welche die vorzeitige Abfahrt ebenfalls bestätigt. Er kann im Gespräch erreichen, dass der SBB-IC von Genf nach Zürich-St.Gallen einen ausserplanmässigen Halt in Flamatt einlegt, um die von der BLS-S Bahn stehen gelassenen Passagiere aufzunehmen. Um 09.16 steigen sie ein – der Herr mit der Sitzung in Zürich und das Ehepaar das nach Spinas will, können in Bern gleich sitzen bleiben. Danke Roman, das ist Direkthilfe von Pro Bahn.

Im Gedankenaustausch unter den Gestrandeten werden ähnliche Vorkommnisse in Flamatt und Schmitten bekannt. Baustellenbedingt wurden der S 1 zwischen Fribourg und Bern recht grosszügige Zeitreserven im Fahrplan eingeräumt, damit sie auf der Weiterfahrt nach Thun, im engen Korsett zwischen IC und Güterzügen eingeklemmt, ja immer zur Zeit unterwegs ist. Das heisst eben, dass die Lokführer zwischen Fribourg und Flamatt sehr genau auf die Uhr schauen, wann sie abfahren. Doch ja nicht zu spät, sonst würden die Fahrgäste davon ausgehen, dass die S 1 in Flamatt wohl immer um 09.00 und nicht um 08.59 wegfährt.

(Text: R. Fankhauser / K.P. Woker, 16.01.2017)

Verspätungen auf dem Linien-Netz der Matterhorn-Gotthard-Bahn

Mit Schreiben vom 3. Januar 2017 an die Direktion Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) hat Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland nach Hinweisen von Mitgliedern auf die häufig auftretenden Verspätungen in Netz der MGB aufmerksam gemacht und die Frage aufgeworfen, weshalb diese aufgetreten sind.

Schreiben Sektion Espace-Mittelland > http://www.pro-bahn.ch/14/1277/2017_EM_MGB-1?force

Mit Antwortschreiben vom 5. Januar 2017 hat die Direktion der Matterhorn-Gotthard-Bahn dazu Stellung genommen.

MGB Antwortschreiben > http://www.pro-bahn.ch/14/1278/2017_EM_MGB-2?force

(11.01.2017)