

départ!



Zeitschrift für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

0/2006





Aufbruchstimmung

départ!

Inhalt

Eine lange Partnerschaft wird konsolidiert

Mathias Tromp

Drei Fragen an ...

Hans Lauri/Martin Selz/Paul Nyffeler

Weshalb braucht es diese Fusion?

Pierre-André Meyrat

Das neue Erscheinungsbild

Was BLS und RM alles machen

Zwei Kurzporträts

Der RM-Bahnhof Hasle-Rüegsau

Der BLS-Bahnhof Ins

Die Tochtergesellschaften von BLS und RM

Das Regionalverkehrsnetz BLS/RM

Loks und Triebzüge von BLS und RM

Vier Werkstätten, vier Kompetenzzentren

Heinz Schweizer/Matthias Handschin

Was erwarten Mitarbeitende von der Fusion?

Wie wachsen BLS und RM zusammen?

Matthias Handschin

Aus der Geschichte von RM und BLS

Die S-Bahn Bern bleibt nicht stehen

Beat Luginbühl/Andreas Scherrer

Kennzahlen von BLS und RM

- 3 Die Personalmagazine «passage» der BLS und «insider» der RM gibt es nicht mehr. Sie werden zusammengelegt, und im Herbst wird die Nummer 1 von «départ!» erscheinen. Die vorliegende Sonderausgabe in der neuen Aufmachung ist daher die Nummer 0, aber längst keine Nullnummer.
- 4
- 6 Im Juni werden die «Parlamente» von BLS und RM – die Generalversammlungen – über den Zusammenschluss der beiden Unternehmen befinden. Deshalb stellen wir hier die Fusion nicht als «Fait accompli» dar. Das Ziel ist vielmehr, mit Hilfe dieser Spezialausgabe das entstehende neue Unternehmen besser kennen zu lernen. Neues erschaffen bedeutet immer auch Gewohntes zurücklassen. Da entstehen Wehmut und Unsicherheit. Wir nehmen diesen Abschied als positives Zeichen in diese und die folgenden Ausgaben mit, als grosse Chance, etwas Neues zu kreieren. Das heisst nicht, dass das Bisherige schlecht war. Aber ab und zu eine Auffrischung bringt Impulse, und wir können die eingeschliffenen und etwas abgenutzten Wege verlassen. Bei der Produktion dieses Hefts war bereits Aufbruchstimmung spürbar. Viele Kolleginnen und Kollegen haben daran mitgewirkt. Das gibt uns die Gewissheit, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des fusionierten Unternehmens ihre Ideen und Impulse in die kommenden Ausgaben einfliessen lassen werden. Dies als Beitrag zum Aufbau einer gemeinsamen starken Unternehmenskultur.
- 7
- 8
- 12
- 14
- 15
- 18
- 20
- 23
- 26
- 28
- 29
- 32
- 34

départ! IMPRESSUM: Redaktion: Rolf Grossenbacher (Kommunikation BLS), 031 327 29 06, Felix Weiss (RM), 034 424 50 34. Neben den aufgeführten Autoren haben an dieser Nummer folgende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von RM und BLS mitgewirkt: Roland Chapuis, Martin Gäggeler, Eliane Gerber, Daniel Gruber, Selina Hirschi, Martin Hostettler, Markus Hügli, Stefan Jermann, Yvonne Kiener, Martin Klimas, Lorenz Ledermann, Markus Mathys, Jürg Nussbaum, Daniel Roth, Christoph Schenk, Christian Schneider, Bernhard Schwab, Jeroen Seyffer, Hans Steiner, Albert Trummer, Werner Weber, Olivia Zwahlen; **Übersetzungen:** Patrick Belloncle (BLS); **Layout/Grafik:** erdmannpeisker GmbH, Biel; **Titelbild:** Hof3 GmbH, Trubschachen; **Grafik Streckennetz BLS/RM:** FRUITCAKE, Worb; **Druck:** Fischer AG für Data und Print, Münsingen, Mai 2006

Rolf Grossenbacher, Redaktor «passage»

Felix Weiss, Redaktor «insider»

BLS/RM: von der Zusammenarbeit zur Einheit

Die Konsolidierung einer langen Partnerschaft.

BLS und RM sind sich nicht fremd. Schon den Einstieg in die schweizerische Bahngeschichte schafften beide Bahnen mit einer gleichartigen Pionierleistung: Die Vorläuferin der heutigen RM – die Burgdorf–Thun-Bahn – war die erste elektrische Vollbahn Europas. Und die Lötschbergbahn war die erste elektrische Gebirgsbahn Europas. Heute bieten beide Bahnen in einem sich geografisch teilweise überlagernden Marktgebiet ähnliche Leistungen an.

RM und BLS verfügen neben vielen bewusst gepflegten Eigenarten über Gemeinsamkeiten. Seit Jahren, ja zum Teil seit Jahrzehnten arbeiten beide Bahnen in gewissen Bereichen eng zusammen, sei dies bei der ehemaligen Beschaffung der RBDe-Pendelzüge, bei der Angebotsplanung, in der Aus- und Weiterbildung von Zugbegleitpersonal oder im Leistungsaustausch von Rollmaterial und Lokführern, was sich zum Beispiel mit dem gemeinsamen Lokpersonalstandort in Langnau manifestiert. Überhaupt, in Betrieb und Marketing sind BLS und RM längst Partner geworden, so vor allem in der S-Bahn Bern und im Libero-Verkehrsverbund. Ferner findet ein reger Personalaustausch im Bereich Fahrdienst statt. Zudem führen die BLS-Werkstätten für ihre Partnerbahn RM unter anderem Innenausbauten, Reparaturen und Revisionen an der Elektronik der RBDe-Pendelzüge durch und reparieren Zugsicherungen. Umgekehrt unterstützt die Werkstätte Oberburg die BLS, wenn sie Kapazitätsengpässe hat.

Und nun ist die Zeit gekommen, die bereits bestehende Zusammenarbeit zwischen RM und BLS durch die bevorstehende Fusion zu konsolidieren und markant zu verstärken.

Mit der Fusion werden BLS und RM neben den SBB zum grössten Verkehrsleistungsunternehmen im schweizerischen

Normalspurnetz. Das fusionierte Unternehmen wird im regionalen Personenverkehr ein Gebiet abdecken, das zwischen dem Neuenburger- und dem Vierwaldstättersee einerseits und zwischen dem Jura und dem Simplonmassiv andererseits liegt (siehe Doppelseite in der Mitte dieses Magazins). Betrieb und Leistungen der S-Bahn Bern können zukünftig aus einer Hand angeboten werden. 37 Millionen Fahrgäste werden die Express-, Regional- und S-Bahn-Züge jährlich benützen – Tendenz steigend. Über 2500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben Arbeitsplätze mit Zukunft, denn mit diesem Zusammenschluss können Synergien gewonnen werden, die nötig sind, um den zu erwartenden Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr gewachsen zu sein.

In den vergangenen Wochen habe ich im ganzen Einzugsgebiet des zu fusionierenden Unternehmens viele positive Stimmen zum bevorstehenden Zusammenschluss gehört. Nach vielen Monaten der Ungewissheit ist man allseits froh, dass der geplante Schritt endlich vollzogen wird. Operativ gibt es allerdings noch einiges zu tun. Und auf menschlicher Ebene hoffe ich, dass sich alle gut und rasch im neuen Unternehmen zurechtfinden werden.

Freuen wir uns nun über das neue, starke Unternehmen. Nutzen wir die Vorteile, die spannenden Herausforderungen und Zukunftschancen, die das neue Unternehmen bietet. Gemeinsam sind wir stark. Starten wir durch: départ! ■



Mathias Tromp,

Vorsitzender der Geschäftsleitung der BLS AG

Drei Fragen an ...

Hans Lauri, Verwaltungsratspräsident BLS

Als Verwaltungsratspräsident des fusionierten Unternehmens sind Sie überzeugt, dass die BLS AG in der neuen Bahnlandschaft Schweiz Bestand hat. Welches sind die hauptsächlichsten Voraussetzungen dafür, dass dies gelingt?

Wir müssen uns rasch zu einer gemeinsamen Unternehmenskultur zusammenfinden und das geplante Verbesserungspotenzial, die so genannten Synergien, in der täglichen Arbeit zügig umsetzen. Sobald wir diese beiden wichtigen Ziele erreicht haben werden, wird man mit Anerkennung von der gelungenen Fusion unserer beiden Unternehmen sprechen und uns mit zusätzlichem Vertrauen begegnen. Das wird die Grundlage für die weitere positive Entwicklung der BLS AG sein.

Wo sehen Sie die Stärken des fusionierten Unternehmens in der schweizerischen Bahnlandschaft?

Gemeinsam sind wir gross genug und verfügen über ein ausreichend vielfältiges Angebot, um auf wirtschaftliche und konkurrenzfähige Art und Weise ein Bahnunternehmen zu führen. Gleichzeitig sind wir weiterhin eine gut überblickbare Gesellschaft. Um es populär zu sagen: «Man kennt sich noch in unserer Firma.» Das führt zu einer hohen Identifikation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Unternehmen und zu entsprechend guten Leistungen. Das ist zentral für die Zukunft. Unsere Prozesse sind transparent, die Dienstwege kurz, die Arbeitsplätze vielfältig und entwicklungsfähig. Seit einigen Jahren ist es die Absicht des Bundesrats, in unserem Land neben der SBB ein paar leistungsfähige weitere Bahnanbieter auf dem Normalspurnetz zu haben, um damit zusätzliche Leistungsanreize zu setzen. Mit unserer Fusion entsprechen wir dieser Zielsetzung.

Welches waren aus Ihrer Sicht die grössten Herausforderungen im Fusionsprozess?

Die Antwort tönt einfach, auch wenn eine höchst anspruchsvolle Aufgabe dahintersteckt: Entscheidend für das gute Gelingen jedes Zusammenschlusses ist das Klima zwischen den direkt am Fusionsprozess beteiligten Personen der beiden Unternehmen. Gemeinsamer Wille und Zielorientierung, gegenseitiges Vertrauen und Rücksichtnahme sind bedeutende Erfolgsfaktoren.

Ich bin dankbar, dass ich mit dem Präsidenten des RM, Paul Nyffeler, einen Partner hatte, mit dem ich mich ausgezeichnet verstand. Wir waren und sind weiterhin von der Notwendigkeit der Fusion zwischen unseren beiden Bahngesellschaften überzeugt, sollen diese nicht in absehbarer Zeit in einer grösseren, nicht mehr in heutiger Weise mit der Region verwurzelten Gesellschaft aufgehen.

Natürlich hatten wir zusammen mit dem Management in Bern und Burgdorf höchst anspruchsvolle Sachfragen zu bewältigen. Die Stichwörter sind bekannt: Strategieansatz, Personalintegration und -vorsorge, Güterverkehr, Datenmigration, rechtlicher Transformationsprozess und vieles anderes. Aber wissen Sie: Für praktisch jedes Problem gibt es eine befriedigende Lösung, wenn die Chemie zwischen den Partnern stimmt.

Martin Selz, Direktor RM

Als bisheriger Direktor der RM AG geben Sie rund 570 Mitarbeitende in die Obhut des fusionierten Unternehmens. Was wird Ihnen von Ihren Mitarbeitenden in Erinnerung bleiben?

Ihre Freude an der Arbeit beim RM, ihre Verbundenheit mit unserem Unternehmen und ihre Bereitschaft zu Veränderungen. Aber auch das Vertrauen und die Wertschätzung, die mir als Geschäftsführer und Mensch immer wieder entgegenbracht wurden.

Wie sehen Sie die Zukunft des fusionierten Unternehmens?

Vorsichtig optimistisch. Die Fusion BLS-RM ist ein Schritt in die richtige Richtung. Markt und Umfeld der BLS AG werden rasch weitere Schritte nötig machen.

Was sehen Sie, wenn Sie für sich in die Zukunft blicken?

Spannende neue Aufgaben inner- und/oder ausserhalb der Bahnbranche. Und natürlich etwas Wehmut, wenn ich an den RM und seine Mitarbeitenden zurückdenke.



Von links nach rechts: **Mathias Tromp** CEO BLS, **Hans Lauri** VRP BLS, **Paul Nyffeler** VRP RM, **Martin Selz** CEO RM

Paul Nyffeler, Verwaltungsratspräsident RM

Als bisheriger Verwaltungsratspräsident der RM AG sind Sie im Fusionsprozess ganz vorne dabei. Wie haben Sie die Fusionsverhandlungen erlebt?

Die Fusionsverhandlungen waren seit dem Juli 2005 geprägt vom Willen, die Fusion zu realisieren. Dies setzte einen Neuanfang der Gespräche voraus, welche von Beginn an vom gegenseitigen Vertrauen und einer offenen Gesprächsbereitschaft geprägt waren.

Mit dem Aufsetzen einer neuen Struktur der Projektorganisation konnte effizient und zielgerichtet gearbeitet werden. Die gute operative Zusammenarbeit war Voraussetzung zum Gelingen. Ich bin sehr dankbar, dass von beiden Unternehmen her das positive Denken und Handeln immer im Vordergrund standen.

Welches sind aus Ihrer Sicht die Vorteile für die Mitarbeitenden der RM AG aus der Fusion BLS/RM?

Die Vorteile für die Mitarbeitenden der RM AG sind aus einer längerfristigen Optik zu betrachten:

Erstens: Eine grössere, kräftigere Bahnunternehmung ist ein besserer Garant für die Zukunft in der «neuen» Bahnlandschaft Schweiz.

Zweitens: Eine grössere Unternehmung bietet den Mitarbeitenden grössere Möglichkeiten in der Karriereentwicklung.

Drittens: Praktisch alle Vorteile, welche der RM den Mitarbeitenden bot, werden auch von der BLS angeboten. Dazu kommt, dass es für einen grossen Teil auch finanziell interessant ist. Und schliesslich sind die Vorteile der guten RM-Pensionskasse garantiert.

Können Sie als zukünftiger Vizepräsident des fusionierten Unternehmens die Anliegen der ehemaligen RM-Mitarbeitenden im neuen Unternehmen noch einbringen?

Als Mitglied des Verwaltungsrats und als Vizepräsident der «neuen» BLS AG werde ich neben der Wahrung der Gesamtinteressen der Gesellschaft auch mein Augenmerk auf eine gute Aufnahme der RM-Mitarbeitenden richten. Im Übrigen bin ich überzeugt, dass die BLS-Führung alles daran setzen wird, dass sich alle «neuen» BLS-Mitarbeitenden wohl fühlen. ■

Weshalb braucht es die Fusion BLS/RM?

Ein neues, starkes Unternehmen wächst heran.



Pierre-André Meyrat, Vizedirektor BAV, VR-Vizepräsident RM

Der Bahnlandschaft Schweiz weht seit einigen Jahren ein steifer Wind entgegen. Zunehmender Effizienzdruck aufgrund liberalisierter Märkte und Ausschreibungen lastet auf den Bahnunternehmen. Qualitativ gute Leistungen wollen gegenüber dem Bund und den Kantonen auch künftig zu konkurrenzfähigen Konditionen offeriert werden können. Daneben werden die Mittel der öffentlichen Hand knapper, sodass eine dauerhafte Sicherstellung der verkehrspolitischen Zielsetzungen unter den vorherrschenden Vorgaben nur mit besonderen Anstrengungen und Massnahmen aller Beteiligten erreicht werden kann.

Der Bund hat aktiv eine Konsolidierung der Schweizer Bahnlandschaft vorangetrieben. Vor allem zwei Gründe untermauern diese Massnahme und verlangen nach einer Weiterführung: Zum Ersten müssen alle Synergiepotenziale ausgeschöpft werden, um mit den sich abzeichnenden einschneidenden Mittelkürzungen das heutige Angebot aufrechterhalten zu können. Zum Zweiten gilt es, angesichts der Öffnung des Bahnmarkts einige schweizerische wettbewerbsfähige Transportunternehmen zu erhalten, die in einem Ausschreibungswettbewerb bestehen können. Der Bundesrat hat im Dezember 2003 seine Haltung zum Konsolidierungsprozess bestätigt und dem Grundsatz zugestimmt, dass neben der SBB einige wenige wettbewerbsfähige Bahnen bestehen bleiben sollen.

Mit der BLS Lötschbergbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG gibt es im Kanton Bern zwei Normalspurbahnen, die beide in den Sektoren regionaler Personenverkehr, Güterverkehr und im Bau, Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur tätig sind. Beide Bahnen sind hervorragende Transportunternehmen und leisten bereits heute einen anerkannten wichtigen Beitrag für den öffentlichen Verkehr in

ihrer Region. Angesichts der Bahnmarktöffnung müssen jedoch wettbewerbsfähige schweizerische Transportunternehmen geschaffen werden. Durch einen Zusammenschluss von BLS und RM können aus Sicht der Hauptaktionäre und der Besteller von Leistungen im Regionalverkehr und bei der Infrastruktur die Effizienz gesteigert und Synergien ausgeschöpft werden.

Mit der bevorstehenden Fusion wird ein Dach über den beiden Transportunternehmen errichtet. Gemeinsam wird man strategisch, operativ und finanziell gestärkt die anstehenden Herausforderungen bewältigen. Der Bund erachtet die Fusion von BLS und RM als wichtigen Schritt in der Umsetzung seiner verkehrspolitischen Ziele in der Bahnlandschaft Schweiz. Wir sind überzeugt, dass mit dieser Fusion ein neues, starkes Unternehmen heranwächst, das sowohl im zunehmend offenen Bahnmarkt als auch unter den schwierigeren finanziellen Bedingungen bestehen kann. ■

Résumé

Vers une nouvelle entreprise forte

Une pression croissante au niveau de l'efficacité, issue du marché du transport sur rail libéralisé, pèse fortement sur les entreprises, sans parler des deniers publics qui se font de plus en plus rares. Avec BLS et RM, nous trouvons dans le canton de Berne deux chemins de fer privés à voie normale, qui, aujourd'hui déjà, offrent des prestations de transport fiables et efficaces dans leurs régions réciproques. En vue de la libéralisation du marché du chemin de fer, il est nécessaire de créer des entreprises suisses de transport capables de défier toute concurrence. Du point de vue des principaux actionnaires et des commettants de prestations de transport régionales et de l'infrastructure, il est possible, grâce à la fusion du BLS et de RM, de tirer parti d'une augmentation des synergies. Pour cette raison, la Confédération estime que la fusion du BLS et de RM est un pas important en direction de la politique des transports au sein du nouveau paysage ferroviaire suisse.

Nous sommes persuadés, avec cette fusion, de pouvoir contribuer à la création d'une entreprise forte, capable de s'établir aussi bien sur le marché du transport sur rail que sous l'emprise des conditions financières difficiles.

Ein junges Gesicht mit einer langen Geschichte

Das Erscheinungsbild mit dem neuen Logo der BLS AG vereint das Beste aus zwei Bahnen.



Mit dem Zusammenschluss von BLS und RM entsteht ein neues starkes Transportunternehmen, das ein eigenständiges und unverwechselbares Gesicht verdient. Aus diesem Grund haben die Projektverantwortlichen beschlossen, als Erscheinungsbild den Namen BLS und die bewährte Farbkombination Blau-Grün-Silber mit dem traditionsreichen Flügelrad der RM AG zu vereinen. Die Bieler Kommunikationsagentur erdmannpeisker hat diese Aufgabe mit viel Fingerspitzengefühl gelöst. Trotzdem ist die Frage erlaubt, weshalb nicht ein völlig neues Erscheinungsbild entwickelt wurde.



2006: Sondermarke für die vor 100 Jahren gegründete BLS Lötschbergbahn AG

Der Name BLS existiert seit 100 Jahren und steht in der Schweiz für eine erfolgreiche nationale und internationale Bahngeschichte. Eher lokal bekannt ist dagegen der Name RM. Eine Kombination wie zum Beispiel BLS RM schien aufgrund der mangelnden Prägnanz nicht empfehlenswert. Deshalb wird mit dem Namen BLS ein bestehender Wert übernommen und weitergeführt. Anders sieht es bei der Farbwahl aus: Rot ist seit über 50 Jahren die Hausfarbe der heutigen Regionalverkehr Mittelland AG; das Grün und Silber mit dem bisherigen Blau der BLS ist hingegen erst dreijährig. Da diese Farbkombination in der Schweizer Bahnlandschaft einmalig ist, wurde hier zugunsten der Unverwechselbarkeit gegen die Tradition entschieden. Auch Kostengründe sprechen klar für die Beibehaltung der Blau-Grün-Silber-Kombination.

Drei Buchstaben und ein Flügelrad

Das markante und über 100 Jahre alte Flügelrad der RM AG passt zum gemeinsamen Auftritt und versinnbildlicht Transport auf eine faszinierende und glaubwürdige Weise. In Kombination

mit dem Namen BLS entsteht so ein neues Gesicht, welches die Stärken und den Charakter beider Unternehmen vereint und bewahrt.

Erst der fachmännische Feinschliff hat jedoch aus den verschiedenen Komponenten ein kompaktes und einheitliches neues Logo geschaffen. Das Resultat steht für ein starkes neues Unternehmen BLS AG mit einer traditionsreichen Herkunft und einer viel versprechenden Zukunft. ■

Was die BLS alles macht

Ein Kurzporträt.

Die BLS Lötschbergbahn AG ist eine rechtlich selbstständige und privatwirtschaftlich ausgerichtete Unternehmensgruppe, die sowohl im regionalen Personenverkehr als auch im nationalen und internationalen Güterverkehr erfolgreich tätig ist. Sie betreibt ihre Bahninfrastruktur sicher und effizient und stellt sie andern Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

Eigner der BLS Lötschbergbahn AG sind der Kanton Bern mit 65,1%, der Bund mit 17,6% sowie weitere Kantone, Gemeinden und Private mit 17,3% der Aktien.

Die BLS hat auf Ende 2004 die Systemverantwortung für die zweitgrösste S-Bahn der Schweiz – die S-Bahn Bern – übernommen. Damit befährt sie heute zusammen mit den Regio-Expresszügen sowie dem Regionalverkehr im Berner Oberland und im Wallis allein mit ihren Personenzügen ein Liniennetz von gegen 600 km Länge.

Die BLS bereitet sich auf eine weitere grosse Herausforderung vor, auf die Inbetriebsetzung der Lötschberg-Basistrecke und die Betriebsführung der Lötschberg–Simplon-Achse durch die Betriebszentrale Spiez.

Das Güterverkehrsgeschäft der BLS wird seit Mitte 2001 von der BLS-Tochtergesellschaft BLS Cargo AG betrieben (siehe Seite 15).

Als national und international tätiges Unternehmen führt die BLS Lokpersonaldepots in der ganzen Schweiz und auch im grenznahen Raum: Bern, Thun, Spiez, Brig, Neuchâtel, Langnau, Haltingen (D), Erstfeld und Chiasso.

Die rund 440 BLS-Lokführer und -Lokführerinnen werden gemischt für den Personenverkehr und für Cargo eingesetzt. Nebst einem rationelleren Betrieb gestaltet diese Betriebsform den Lokführerberuf vielfältig und damit attraktiv.

Infrastruktur BLS und NEAT

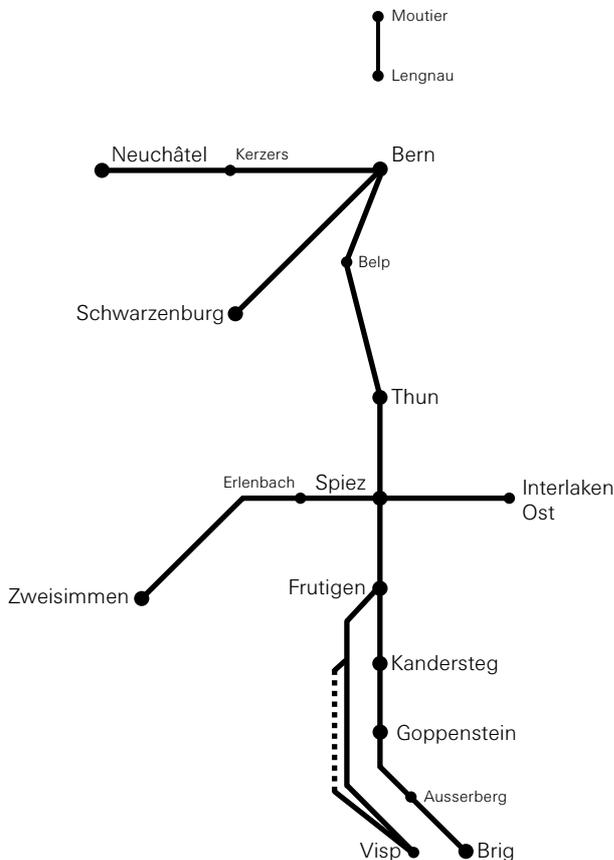
Die BLS unterhält ein Schienennetz von gegenwärtig rund 241 km Normalspur. Mit der NEAT-Basisstrecke am Lötschberg wird die Streckenlänge auf rund 280 km erweitert.

Die BLS ist in der neuen schweizerischen Vergabestelle Trasse Schweiz AG vertreten.



Regionalverkehr S-Bahn Bern

Der Lötschberg-Basistunnel ist zusammen mit den Neubaustrecken und Basistunneln am Gotthard Bestandteil des schweizerischen Projekts NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversalen). Mit Planung und Bau des Lötschberg-Basistunnels vom Bund betraut ist die BLS AlpTransit AG, eine Tochtergesellschaft der BLS Lötschbergbahn AG (siehe Seite 15).



Infrastrukturnetz BLS



Autoverlad Lötschberg



Betriebszentrale Spiez

Mit der Lötschberg-Basislinie und dem bestehenden Simplontunnel entsteht als Element des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes die erste alpenquerende Eisenbahnachse Europas mit vergrössertem Tunnelquerschnitt. Dank bedeutenden Fahrzeitverkürzungen wird die Lötschberg-Simplon-Achse noch attraktivere Verbindungen im Nord-Süd-Verkehr anbieten können, als sie dies heute schon tut.

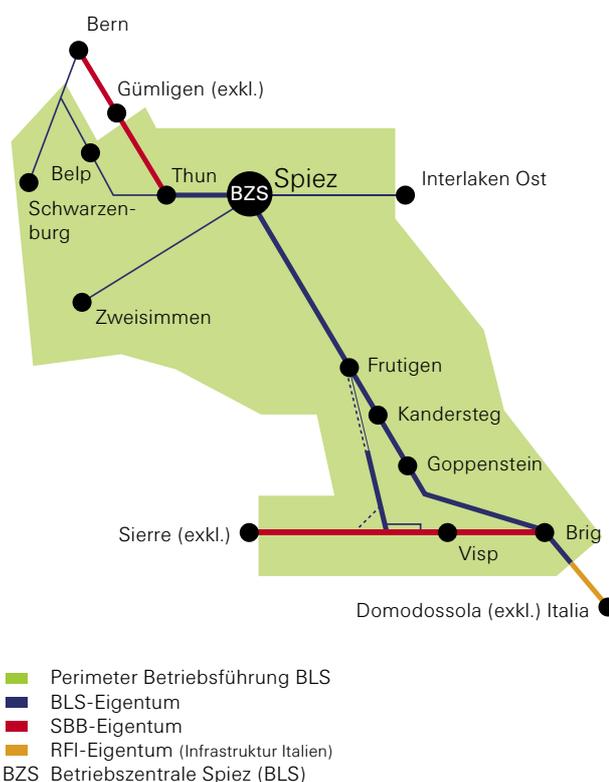
Regionalverkehr Bahn und Bus

Die BLS betreibt den grössten Teil der Linien der S-Bahn Bern. Ihre Partner sind der Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS und der Regionalverkehr Mittelland RM. Neben den S-Bahn-Linien bietet die BLS RegioExpress-Züge von Bern nach Neuchâtel und von Bern durch das Emmental und Entlebuch nach Luzern an.

Im Berner Oberland und im Oberwallis betreibt sie folgende Regionalverkehrslinien: Spiez-Zweisimmen, Spiez-Reichenbach, Reichenbach-Frutigen-Kandersteg (Bus), Goppenstein-Brig sowie den RegioExpress «GoldenPass Panoramic» Interlaken Ost-Spiez-Zweisimmen. Eine weitere RegioExpress-Verbindung von Bern über Kandersteg nach Brig ist auf Ende 2007 geplant. Rund 29 Millionen Reisende benützen jährlich die Angebote der BLS.

Autoverlad Lötschberg

Die bedeutendste Verkehrsverbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis ist seit 1926 auch für den Strassenverkehr der Lötschberg-Eisenbahntunnel. Auf speziellen Transportwagen werden Personenwagen, Wohnmobile, Motorräder sowie Lastwagen und Busse bis zu einer gewissen Grösse sicher auf die andere Seite des Alpenwalls befördert – jährlich rund 1,4 Mio. Fahrzeuge. →





Schiff (Brienzersee)

Schiff Thuner- und Brienzersee

Eine der grossen familienfreundlichen Tourismusattraktionen im Berner Oberland ist die BLS-Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee. Sie bietet Ausflüge nach Fahrplan oder nach Wunsch entlang der beschaulichen Ufer und klüftigen Felsen der Seen des Berner Oberlands.

Zwölf Motor- und zwei ursprüngliche Dampfschiffe mit Fassungsvermögen von 50 bis 1000 Personen sind von Frühjahr

bis Spätherbst im Einsatz. Im Winter fährt an Sonntagen ein Schiff über den Thunersee. Rund eine Million Passagiere können unsere Schiffsleute Jahr für Jahr begrüssen. ■

Résumé

Portrait du BLS en bref

Le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA se présente en tant que groupe indépendant d'entreprises, axé vers l'économie privée. Le BLS est actif avec succès aussi bien dans le trafic régional voyageurs (RER Berne, trains RégioExpress et trains Régio dans l'Oberland bernois et le Valais, le transport des automobiles accompagnées à travers le tunnel du Lötschberg, la navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz) que dans le trafic marchandises national et international.

Le BLS se prépare actuellement à un grand défi: la mise en service de la ligne de base du Lötschberg et l'exploitation de l'axe Lötschberg–Simplon depuis le centre d'exploitation de Spiez.

Le BLS exploite à ce jour un réseau ferré à voie normale de 241 km. Avec la ligne de base NLFA au Lötschberg, la longueur du réseau s'étendra à 280 km.

Was die RM alles macht

Ein Kurzporträt.

Die 1997 gegründete RM AG entstand aus der Betriebs- und Verwaltungsgemeinschaft von EBT/SMB/VHB (siehe Seite 29). Eigentümer sind der Bund mit 33%, die Kantone (BE, SO, LU, JU) mit 37,4%, Gemeinden mit 16,4% und Privataktionäre mit 13,2% der Aktien.

Das RM-Schienennetz erstreckt sich über 156 km. Die roten Züge fahren aber schon seit Jahren über das eigene Streckennetz hinaus. So zum Beispiel nach Bern und weiter bis Rosshäusern, nach Luzern, Sonceboz-S. und Grenchen Süd. Zum Komfort der Reisenden tragen unter anderem die klimatisierten Gelenktriebwagen (GTW) mit ihrem modernen Design und den grossen Panoramafenstern bei, die einen ungehinderten Ausblick auf die schöne RM-Landschaft bieten.

Die RM bietet den Bestellern Bahn und Bus aus einer Hand an. Mit der Strategie «Mobilität von Tür zu Tür» vereinigt die RM AG seit mehreren Jahren die Vorteile von Schiene und

Strasse und sorgt dafür, dass sich die verschiedenen Transportmittel gegenseitig sinnvoll ergänzen und auch die «letzte Meile» erschliessen. Das Busliniennetz erstreckt sich über 200 km und versorgt mit täglich 20 Bussen das Dreieck zwischen Burgdorf, Langnau und Huttwil. Die meisten Busse verfügen über bequeme Niederflureinstiege. 12,5 Mio. Fahrgäste nutzen jährlich die Bahn- und Busangebote der RM.

Die hellen Kundencenter und Verkaufsstellen bieten den Reisenden ein umfassendes Angebot an Mobilitätsdienstleistungen von Tür zu Tür. Das Tourist Office der Stadt Burgdorf ist im Kundencenter der RM integriert. Wer sein Streckenabonnement für den Arbeitsweg erneuert, kann in den avec.-Shops in Heimberg und Oberdiessbach am Bahnhof zugleich Lebensmittel einkaufen, und dies an 365 Tagen im Jahr bis 20 Uhr.

Die RM hat in den letzten Jahren in ihre Bahnhöfe und



RM-Bahn



RM-Bus

Haltestellen investiert und insbesondere die Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen kundenfreundlich ausgebaut. Damit die Reisenden alle Bahnhöfeinrichtungen schnell finden, weisen übersichtliche Verteiler beim Hauptzugang den Weg. Dank den Infopunkten (mit Sitzheizung) finden die Fahrgäste an zentraler und überdachter Stelle sämtliche Fahr-, Linien- und Ortspläne sowie eine Gegensprechanlage; dies alles gut beleuchtet und auf behindertengerechter Höhe.

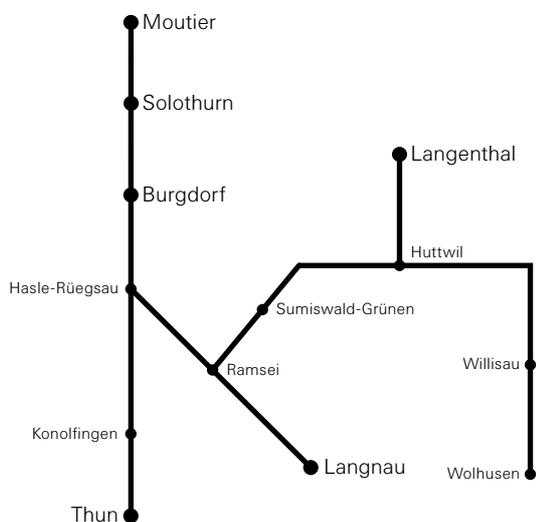
Lohnende Ausflüge und Wanderstrecken, attraktive Sehens-

würdigkeiten sind mit RM-Bahn-, Bus-, Dampf- und Rössli-fahrt bequem erreichbar, beispielsweise Museen, Schlösser, die Emmentaler Schaukäserei oder das Gotthelf-Pfarrhaus. Beliebte und mit dem öV erreichbare Aussichtspunkte sind der Weissenstein, die Lüderenalp, die Mettlenalp, die Fritzenflue und die Lueg. Ein unvergessliches Erlebnis bietet die Fahrt auf der Herzroute von Hasle-Rüegsau nach Willisau mit Elektrobikes. Möglich ist auch ein Kinobesuch unter Tausenden Tonnen Gestein mit dem Kinozug im Weissensteintunnel. ■

Résumé

Portrait de RM en bref

RM SA a été créé en 1997 et est issu de la communauté d'exploitation et administrative EBT/SMB/VHB. Le réseau ferré RM cumule une longueur de 156 km. Les trains rouges circulent depuis quelques années déjà au-delà de leur propre réseau, soit entre Berthoud et Rosshäusern, de Wolhusen à Lucerne et de Moutier à Sonceboz-Sombeval et Granges Sud. Les nouvelles automotrices articulées et climatisées GTW contribuent grandement au confort des voyageurs. Le réseau de bus RM s'étend sur plus de 200 km et dessert quotidiennement le triangle Berthoud, Langnau et Huttwil avec vingt véhicules.



Infrastrukturnetz RM

Bahnhof Hasle-Rüegsau: Knotenpunkt im Emmental

Die Teams des Kundencenters und des Betriebs stellen sich vor.

Hasle-Rüegsau, zwischen Burgdorf und Langnau gelegen, bildet ein kleines Zentrum in der typischen Hügellandschaft des Emmentals.

Der Bahnhof

An diesem Knoten treffen verschiedene Linien des öV zusammen; die Bahnlinien Burgdorf–Langnau, Hasle-R.–Thun sowie die Buslinien Huttwil–Hasle-R. und Fraubrunnen–Hasle-Rüegsau. Mit den Linien S4 und S44 der S-Bahn Bern sind wir im Halbstundentakt direkt an die Hauptstadt angebunden. Unseren Bahnhof verlässt in beiden Richtungen stündlich ein RegioExpress der Linie Solothurn–Thun, der den Anschluss an das Berner Oberland und den Jura herstellt. Möchten Sie mehr wissen? Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Das Kundencenter

Im Erdgeschoss befindet sich das frisch umgebaute RM-Kundencenter. Wir bedienen nicht nur die über 6000 Einwohner der Gemeinden Hasle und Rüegsau, sondern auch Kunden aus Lützelflüh–Goldbach, Walkringen und Oberburg, seit diese Bahnhöfe geschlossen sind. In Walkringen wird der Billettverkauf durch eine Privatperson und in Lützelflüh-G. und Oberburg durch den Kiosk weitergeführt. Die Betreuung dieser Verkaufsstellen gehört ebenfalls zu unseren Aufgaben.

Ob Sie ein Veranstaltungsticket von RailAway, einen Eintritt ins Theater Casino Burgdorf, ein Matchticket der SCL Tigers oder gar ein Arrangement von Railtour oder FRANTOUR kaufen möchten, bei uns im Kundencenter sind Sie an der richtigen Adresse. Zudem führt die Velotour «Herzroute» von Hasle-Rüegsau nach Willisau. Im Sommer sind wir als Vermietstation der Elektrovelos «FLYER» sehr beliebt. Natürlich beraten und verkaufen wir auch Bahnreisen schweiz- und europaweit.

Die Betriebsführung

Im ersten Stock des Bahnhofgebäudes ist die moderne Fernsteuerzentrale angesiedelt. Von hier aus werden heute 19 Bahnhöfe ferngesteuert und überwacht. Auch sind wir für die Betriebsführung der Linien Moutier–Burgdorf–Langnau und Hasle-Rüegsau–Thun zuständig. Die gesamte Fernsteuerung wird über ILTIS (Integrales Leit- und Informationssystem) abgewickelt.

Ebenfalls in der Betriebsführung ist das Ablöserteam eingegliedert, das neben den Ablösungen im Fernsteuerzentrum auch die bedienten Bahnhöfe von Hasle-R. bis Zollbrück und bis Grosshöchstetten ablöst. Die Ablöser werden auf den Bahnhöfen nicht nur im Fahrdienst eingesetzt, sie beraten und bedienen auch Kunden. Seit dem 1. Januar 2006 ist Hasle-Rüegsau auch Stützpunktbahnhof des Clean- und Kleinunterhaltteams Emme. ■

RM-Bahnhöfe

Das gesamte RM-Netz umfasst 21 bediente RM-Bahnhöfe sowie 9 Verkaufsstellen mit Kooperationspartnern. So können zum Beispiel in den avec.-Shops in Oberdiessbach und Heimberg neben Lebensmittel weiterhin auch Bahntickets gekauft werden. An den Standorten Utzenstorf, Burgdorf, Hasle-Rüegsau, Oberdiessbach und Huttwil bietet die RM AG in den modernen und offenen RM-Kundencentern eine individuelle und persönliche Mobilitätsberatung an. Gegenwärtig sind rund 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der RM im Verkauf tätig.



Bahnhof Hasle-Rüegsau: Team Kundencenter (v.l.): Matthias Scheidegger, Doris Reist (stv. Leiterin Kundencenter), Simon Reutimann, Yvonne Kiener, Bruno Kübli (Leiter Kundencenter); bei Fototermin nicht anwesend: Peter Streit, Lehrling KVÖV



Bahnhof Ins: Team Reisezentrum (v.l.): Karin Vonlanthen, Andrea Tribolet, Lorenz Ledermann (Leiter Verkauf); bei Fototermin nicht anwesend: Andrea Heubi und Manfred Wälchli



Bahnhof Hasle-Rüegsau: Team Betriebsführung (v.l.): Michael Streit, Hansruedi Bühlmann, Kurt Hämmerli, Adrian Kneubühler, Hans-Rudolf Grossenbacher, Hans-Peter Schmid, Martin Hostettler (stv. Leiter Betriebsführung), Iris Eggimann, Emil Krebs (Leiter Betriebsführung); bei Fototermin nicht anwesend: Kurt Oppliger und Nicole Röthlisberger



Bahnhof Ins: Team Betriebsführung (v.l.): Jürg Nussbaum, Bahnhofleiter; Simon Blaser, Fahrdienstleiter; bei Fototermin nicht anwesend: Erich Gutknecht, stv. Bahnhofleiter sowie die Fahrdienstleiter Jean-Michel Porchet und Bruno Ursprung

Bahnhof Ins: Verkehrsdrehscheibe im Seeland

Die Teams des Reisezentrums und des Betriebs stellen sich vor.

Ins ist eine lokale Verkehrsdrehscheibe, die nahe an der Sprachgrenze liegt.

Der Bahnhof

In Ins treffen drei Privatbahnen (BLS, TPF und ASM) und zwei Postautolinien (Erlach/Le Landeron/Lüscherz und Cudrefin) zusammen. Seit der Trennung von Infrastruktur (I) und Verkauf (Personenverkehr P) arbeiten hier zwei «Unternehmen» unter einem Dach. Auf eine bauliche Trennung von I und P wurde verzichtet. Die Aufgaben beider Abteilungen wurden jedoch von Anfang an strikte auseinander gehalten. Somit entstanden nie Zweifel über Verantwortlichkeiten. Trotzdem wird am gleichen (BLS-)Strick gezogen.

Das Reisezentrum

In unserem Einzugsgebiet zwischen dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee leben ca. 10 000 Einwohner/innen. Hier verbringen viele Touristen ihre Sommerferien. In der Region hat es Schulheime, Rehabilitationskliniken, Wiedereingliederungsstätten und eine Strafanstalt, was gesamthaft für eine abwechslungsreiche Kundschaft sorgt.

Für viele Pendler stellen wir «Libero»-, «Onde Verte»- und «Zig Zag»-Verbundabonnemente und diverse Sorten von Mehrfahrtenkarten aus. Wir verkaufen die BLS-Produkte Autoverlad, Schiff sowie Ausflugsideen mit der S-Bahn und landesweite Angebote. Wir organisieren Reisen mit Bahn, Car oder Flugzeug – mit oder ohne Unterkunft. Wir beraten und buchen für unsere Kunden Städtereisen, Badeferien oder andere Traumreisen sowie Mietwagen. Aber auch Mietvelos: Schon im Januar vermieten wir die ersten Räder für Besucher/innen des nahe gelegen Vogelschutzreservats. Im Sommer geben wir täglich bis 35 Velos heraus; Kinderanhänger, Trailer und sogar ein Tandem stehen zur Verfügung.

Im RZ-Team arbeiten drei Frauen und zwei Männer, die sich 460 Stellenprozente teilen. Zur Ausbildung haben wir ständig eine/n Lernende/n von Login. Die Arbeit ist sehr abwechslungsreich.

Die Betriebsführung ...

... ist täglich von 5 bis 0.30 Uhr besetzt. Montag bis Freitag mit drei, Samstag/Sonntag mit zwei Touren. Gegenwärtig teilen sich diese Arbeit fünf Mitarbeitende.

Als einer der letzten BLS-Bahnhöfe besitzt Ins noch ein Domino 55 ohne Zwergsignale. Dazu gehört eine einfache Fernsteuerung von Sugiez, integriert auf dem gleichen Pult. Eine Fernsteuerung von Ins ist nicht möglich. Das Stellwerk Ins kann aber durchgeschaltet werden, d.h., signalmässige Durchfahrten sind von Bern nach Neuchâtel und umgekehrt möglich. Geplant ist eine neue, elektronische Sicherungsanlage für den Bereich Ins–Gampelen–Zihlbrücke, verbunden mit dem Doppelspurausbau der Strecke. Voraussichtliche Inbetriebnahme: 2008.

Für Ins – eine Ortschaft mit ca. 2900 Einwohnern – besteht ein üppiges öV-Angebot. Dieses wird mehr und mehr auch von Pendlern aus den umliegenden Kantonen NE, FR und VD genutzt. Dies ist auch aus den immer stark benutzten rund 140 Parkplätzen ersichtlich, die wir bewirtschaften.

Täglich befahren ca. 180 Züge und 64 an- und abgehende Postautokurse das Areal des Bahnhof Ins. Stündliche Verbindungen bestehen Richtung Biel und Fribourg. Der Halbstundentakt ist mit RegioExpress- und S5-Zügen Richtung Bern und Neuchâtel sichergestellt.

Die Vielfalt der Transportunternehmen erwies sich zum Teil als hinderlich bei der Ausarbeitung geeigneter Fahrpläne. Hier spielen die Interessen verschiedener Kantone und Landessprachen hinein. Für unsere tägliche Arbeit ist diese Vielfalt eher eine Bereicherung, sind doch auf diese Weise auch vielfältige Kontakte möglich. ■

BLS-Bahnhöfe

Das gesamte BLS-Netz umfasst 28 Reisezentren, wovon sich 22 im Perimeter der S-Bahn Bern befinden. In den drei Bahnhöfen Murten, Avenches und Laupen bedient und verkauft SBB-Personal im Auftrag der BLS. Zudem betreut die BLS vier avec.-Verkaufsstellen (Bümpliz Süd, Schüpfen, Aarberg und Brügg bei Biel). Gegenwärtig sind 103 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BLS im Verkauf tätig.

Die Tochtergesellschaften der BLS

Die BLS Lötschbergbahn AG ist an zehn Gesellschaften mit je über 10% des Aktienkapitals beteiligt. Tochtergesellschaften mit Aktienanteilen über 50% sind die BLS AlpTransit AG, die BLS Cargo AG und die BLS Immobilien Im Moos AG.



Die BLS AlpTransit AG im Schlussspurt



Die BLS Cargo AG auf Erfolgskurs

BLS AlpTransit AG (Beteiligung: 100%)

Die 1993 gegründete BLS AlpTransit AG plant und baut die Lötschberg-Basisstrecke der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT). Für dieses Bauwerk ist sie direkt dem Bund gegenüber verantwortlich. Ihr Geschäftssitz ist in Thun. Unternehmensleiter ist Peter Teuscher.

Oberstes Anliegen der BLS AlpTransit AG ist die termin-, kosten- und zukunftsgerichtete Realisierung dieses Grossprojekts. Zu den Hauptaufgaben gehören die Führung, Koordination und Überwachung des Projekts, die Qualitätssicherung und die Kommunikation.

Der Lötschberg-Basistunnel führt von Frutigen im Kandertal (Berne Oberland) nach Raron im Wallis. Das ursprüngliche Projekt sah einen Basistunnel mit zwei voll ausgebauten Röhren zwischen Frutigen und dem Rhonetal vor. Aus finanziellen Gründen wurde das Projekt jedoch redimensioniert. Die Tunnellänge beträgt neu 34,6 km; die gesamte Strecke misst 37,6 km. Eine der beiden Röhren wird grösstenteils vorerst nur im Rohbau erstellt und dient als Rettungstollen. Der Tunnel kann jedoch in mehreren Ausbaustufen den wachsenden Bedürfnissen angepasst werden.

BLS Cargo AG (Beteiligung: 77,7%)

Die BLS Cargo AG wurde 2001 gegründet. Sie übernahm per 1. Juli 2001 das Güterverkehrsgeschäft der BLS und entwickelt dieses seither mit grossem Erfolg weiter. Als Zeichen einer zukunftssträchtigen Positionierung in einer starken europäischen Partnerschaft übertrug die BLS Lötschbergbahn AG im Juni 2002 einen Aktienanteil von 20% an die Railion Deutschland AG (ehemals DB Cargo AG) und 2,3% an die italienische IMT AG (Ambrogio-Gruppe). Die BLS Cargo AG ist in Bern domiziliert; sie beschäftigt 40 Mitarbeitende und verfügt über je 20 Loks des Typs Re 485 und Re 425. Unternehmensleiter ist Dirk Stahl.

Bereits zu Beginn der Fusionsarbeiten zwischen BLS und RM wurde festgehalten, dass die Güterverkehrsbereiche der beiden Unternehmen BLS Cargo AG und Crossrail aufgrund ihrer Strategien und der damit verbundenen Geschäftsmodelle nicht kompatibel sind. Aus diesem Grund hat die RM AG beschlossen, ihre Güterverkehrssparte zu verselbstständigen und vor der Fusion mit der BLS zu veräußern. Dies wurde mit dem Verkauf von Crossrail im Dezember 2005 an die australische Gesellschaft Babcock & Brown umgesetzt. Damit wird die BLS Cargo AG das gesamte Güterverkehrsgeschäft des fusionierten Unternehmens verantworten. →

BLS Immobilien Im Moos AG

(Beteiligung: 100 %)

Die BLS Immobilien Im Moos AG ist aus der Auto AG Interlaken hervorgegangen. Das Unternehmen mit Sitz in Interlaken bezweckt Immobiliengeschäfte aller Art, Erwerb, Verwaltung, Vermietung und Veräusserung von Grundeigentum, Erstellung und Planung von Bauten als Bauherr oder Generalunternehmer. Das Unternehmen wird im Auftrag durch die BLS geführt. ■

Résumé

Les filiales du BLS

Le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA participe au capital actions de dix sociétés, avec plus de 10% des parts pour chacune. Les sociétés filiales, dont la participation de la maison mère dépasse 50% sont les suivantes: BLS AlpTransit AG, BLS Cargo AG et BLS Immobilien Im Moos AG.

BLS AlpTransit AG (100%), créée en 1993, projette et construit la ligne de base du Lötschberg de la Nouvelle liaison ferroviaire alpine NLFA. Pour cet ouvrage du siècle, elle est directement responsable vis-à-vis de la Confédération.

BLS Cargo AG (77,7%) a été créée en 2001. Elle a repris au 1er juillet 2001 le trafic marchandises du BLS et le développe continuellement avec succès.

BLS Immobilien Im Moos AG (100%) est issue de l'Auto AG Interlaken. La société s'occupe d'affaires immobilières, d'acquisitions, de locations et de ventes de bien-fonds. Elle projette et érige des constructions en tant que maître d'ouvrage ou en tant qu'entrepreneur.

Die Tochtergesellschaften der RM

Die Regionalverkehr Mittelland AG hat zwei Tochtergesellschaften: die Busland AG und die Emmental Tours AG (ETAG).



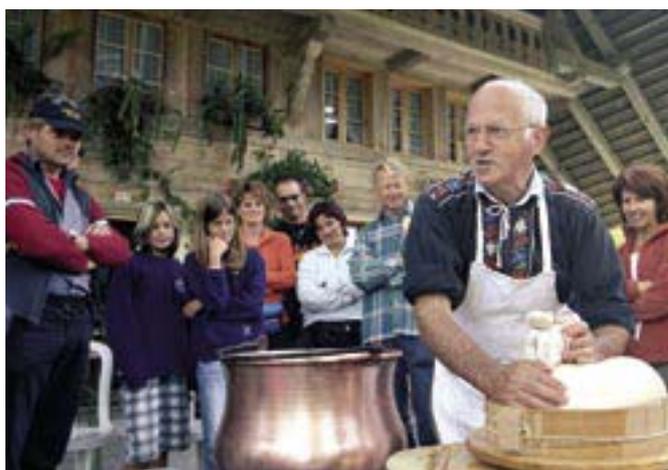
Die Busland AG im Aufbruch

Busland AG

Die RM AG ist Konzessionärin von 16 Buslinien. Damit deckt sie ein dichtes Netz ab und sichert die Feinverteilung hin zum und weg vom Schienenverkehr. Die operative Betriebsführung des über 200 Kilometer langen Busstreckennetzes ist an die künftige Tochterfirma «Busland AG» delegiert.

Die Busland AG entsteht aus der Fusion der bisherigen RM-Betriebsführer Auto AG Koppigen und AOE AG Langnau. Der rückwirkend per 1. Januar 2006 geplante Zusammenschluss soll von den Aktionären an den Generalversammlungen im Juni 2006 beschlossen werden. Mit dem Zusammenschluss wird das fusionierte Unternehmen zur Mehrheitsaktionärin mit einer Beteiligung von rund 67 Prozent.

Die Busland AG beschäftigt rund sechzig Mitarbeitende und betreibt dreissig Kursfahrzeuge. Drei Unterakkordanten sind für dieses Unternehmen tätig: die Sommer AG Grünen, die Lanz Transporte AG Huttwil und die Trachsel AG Hasle-Rüegsau. Neben dem Buslinienverkehr ist die «Busland AG» in Koppigen mit drei Reisebussen und in Langnau mit einem neuen Servicezentrum für Nutzfahrzeuge aktiv. Dank der Zusammenarbeit mit dem kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt wird Langnau ab Mai 2006 zum regionalen Prüfzentrum für Nutzfahrzeuge.



Die Emmental Tours AG auf Tour



Emmental Tours AG (ETAG)

Die 1990 gegründete ETAG mit Sitz in Sumiswald ist aus der Reiseagentur Balz entstanden. Sie bietet heute Firmen-, Vereins- und Gruppenausflüge im Emmental und seinen Nachbarregionen sowie Seminare und Tagungen im Emmental an. Im Herbst 2004 übernahm die RM AG die Aktienmehrheit und verband die Neupositionierung mit einer Konzentration der eigenen Tourismusaktivitäten unter dem Dach der Tochtergesellschaft. Eine zweite Konzentration erfolgte Ende 2005. Das Reisebürogeschäft (Outgoing) wurde verkauft. Die ETAG fokussierte sich fortan auf das Incoming-Geschäft. Grund ist das Projekt «Tourismusreform Emmental». Dieses beinhaltet für die ETAG einerseits den Aufbau der zwei Produktlinien «Erlebnis Emmental» und «Seminar Emmental» in enger Partnerschaft mit touristischen Leistungsträgern, andererseits die voraussichtliche Übernahme der touristischen Service-public-Aktivitäten von Pro Emmental, der Tourismus- und Wirtschaftsorganisation für das Emmental.

Der vorgesehene Zusammenschluss BLS/RM wird es der ETAG erlauben, ihren Aktionsradius zu erweitern und eventuell das erfolgreiche Geschäftsmodell auf andere Erfolg versprechende Regionen anzuwenden.

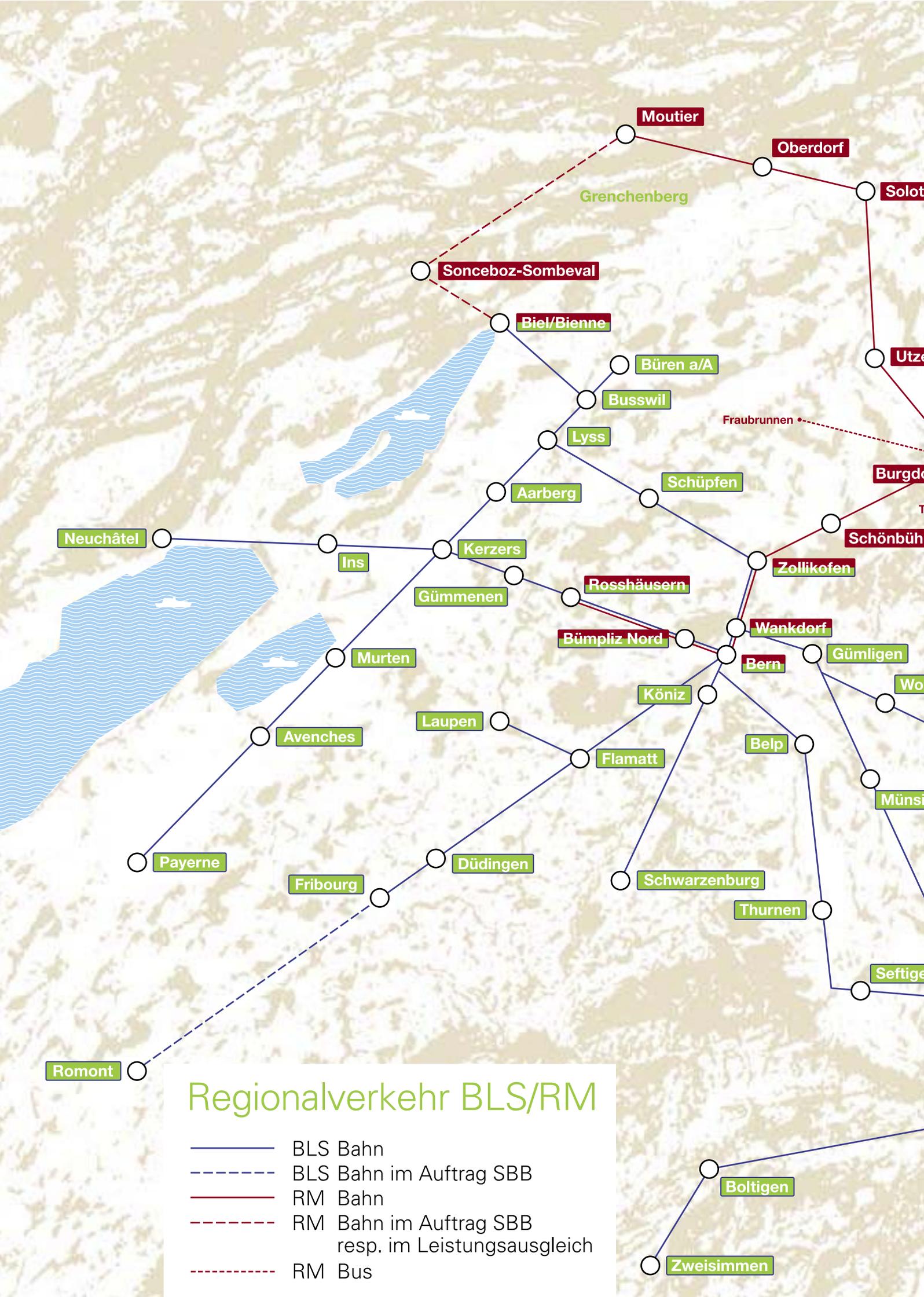
Die ETAG beschäftigt gegenwärtig sechs Mitarbeitende. Geschäftsführer ist Jan Cermak. ■

Résumé

Les filiales de RM

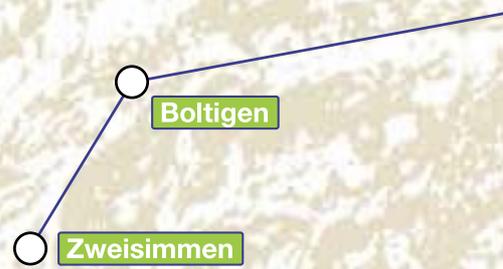
RM SA (Transports régionaux du Mittelland) possède deux sociétés filiales qui sont Busland AG et Emmental Tours AG (ETAG).

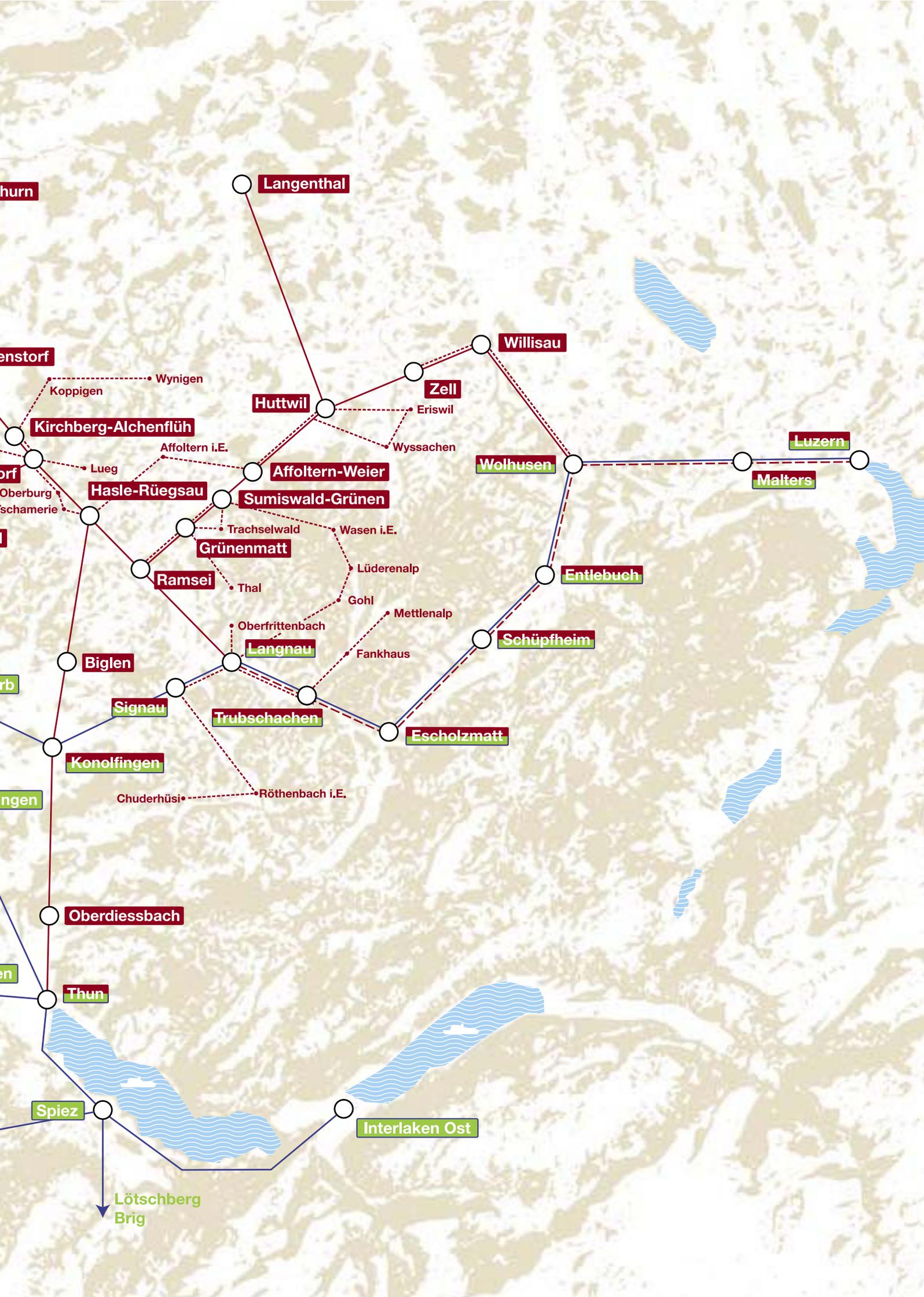
L'exploitation opérationnelle du réseau de bus RM, qui compte plus de 200 km, a été déléguée à la future filiale Busland AG. Busland AG est issue des actuels exploitants Auto AG Koppigen et Autoverkehr Oberemmental AG AOE Langnau. La fusion prévue avec effet rétroactif au 1er janvier 2006 doit être approuvée par les actionnaires lors de l'assemblée générale, qui aura lieu en juin 2006. Le BLS sera alors majoritaire avec 67 pour cent des titres. La société ETAG, créée en 1990, est issue de l'agence de voyage Balz. Aujourd'hui, elle offre des excursions de firmes, de sociétés et de groupes à travers l'Emmental et ses régions limitrophes, ainsi que des séminaires et des séances dans l'Emmental.



Regionalverkehr BLS/RM

- BLS Bahn
- - - BLS Bahn im Auftrag SBB
- RM Bahn
- - - RM Bahn im Auftrag SBB resp. im Leistungsausgleich
- · · RM Bus





Langenthal

Willisau

Huttwil

Zell

Kirchberg-Alchenflüh

Luzern

Malters

Affoltern-Weier

Wolhusen

Hasle-Rüegsau

Sumiswald-Grünen

Grünenmatt

Entlebuch

Ramsei

Schüpfheim

Biglen

Langnau

Escholzmatt

Signau

Trubschachen

Konolfingen

Chuderhüsi
Röthenbach i.E.

Oberdiessbach

Thun

Spiez

Interlaken Ost

Lötschberg
Brig

Loks und Triebzüge von BLS und RM

Im kommerziellen Einsatz für den Personen- und Güterverkehr.

Die RABe 525 der BLS – auch NINA (Niederflur-Nahverkehrszüge) genannt – sind primär auf den Agglomerationsverkehr ausgerichtet. Ihr tief liegender Wagenboden und die grossen Türen ermöglichen einen raschen Fahrgastwechsel. Zusammen mit der starken Motorisierung lassen sich attraktive Reisezeiten im S-Bahn-Verkehr «erfahren». Die automatischen Kupplungen erlauben es, die Zuglänge dem Fahrgastaufkommen anzupassen und Flügelzüge für umsteigefreie Verbindungen zu bilden. Die meisten «NINA» verkehren auf den Linien der S-Bahn Bern.

Die zwei- bis dreiteiligen Gelenktriebwagen (GTW) des Regionalverkehrs Mittelland sind ebenfalls niederflurig und mit automatischen Kupplungen ausgerüstet. Auch sie werden primär in der S-Bahn Bern eingesetzt.

Die rund 20-jährigen RBDe-Pendelzüge von BLS und RM stammen aus einer gemeinsamen Beschaffung und sind sich deshalb sehr ähnlich. Sie wurden in den letzten Jahren mit niederflurigen Zwischenwagen – so genannten «Jumbos» – ausgerüstet, damit sie dem S-Bahn-Standard entsprechen. Um den heutigen Anforderungen bezüglich Komfort und Technik zu genügen, werden die Trieb- und Steuerwagen sukzessive modernisiert.

Daneben verkehren beim RM regelmässig acht RBDe-Pendelzüge einer früheren Generation mit Inbetriebsetzung in den Jahren 1973/74.

Die BLS-Lokomotiven des Typs Re 425 und Re 465 werden sowohl in Güter- als auch in Reisezügen eingesetzt, wobei

die 18 Re 465 zu den stärksten vierachsigen Lokomotiven der Welt gehören. Damit der grenzüberschreitende Güterverkehr rationell abgewickelt werden kann, müssen die Lokomotiven jedoch nicht nur stark, sondern auch in mehreren Ländern einsetzbar sein. Die Lokomotiven des Typs Re 485 sind deshalb zusätzlich mit allen Komponenten ausgerüstet (Zugsicherung, Stromabnehmer usw.), die einen freizügigen Einsatz in Deutschland ermöglichen.

Konkret: Die blauen Re 465 werden im Güterverkehr Basel–Domodossola und im RE-Verkehr Bern–Luzern eingesetzt. Die silbrig-grünen Re 485 gehören der BLS-Tochtergesellschaft BLS Cargo AG und verkehren vorwiegend im grenzüberschreitenden Güterverkehr Mannheim–Domodossola.

Die braunen Re 425 werden im nationalen Güterverkehr und im Autoverlad, aber auch für lokbespannte Pendelzüge eingesetzt (Simmental, RE-Verkehr). Primär im RE-Verkehr in EW-III-Pendelzügen anzutreffen sind die Re 420. Es sind ehemalige SBB-Fahrzeuge (Re 4/4 II), die schrittweise mit dem neuen BLS-Design versehen werden.

Die RM AG besitzt heute noch zwei von einst drei Re 456 (Re 4/4 II). Beide Loks sind an die Südostbahn SOB vermietet.

Ergänzend zum Bahnnetz, betreibt die RM AG mit zwei Tochtergesellschaften mehrere Buslinien im Emmental und in der Stadt Burgdorf. Dabei kommen 25 Standardbusse und 6 Kleinbusse zum Einsatz. Die BLS ihrerseits ist Konzessionärin der Busstrecken im Kandertal. ■



GTW 3-teilig



RABe 525 «NINA»



RBDe II



RBDe 565



RBDe I



Re 420



Re 465



Re 425



Re 485



Re 456

Die BLS-Fahrzeuge

Anzahl	Bezeichnung	Gewicht t	Std.-Leistung kW	V max. km/h
18	Re 465	82	7000*	230
20	Re 485	84	5600*	140
35	Re 425	80	4980	140
12	Re 420	80	4700	140
36	RABe 525	80	1000	140
22	RBDe 565	69	1650	125

* Maximalleistung

Die RM-Fahrzeuge

Anzahl	Bezeichnung	Gewicht t	Std.-Leistung kW	V max. km/h
2	Re 456*	80	3000	130
13	RBDe II	69	1700	125
8	RBDe I	71	1341	125
6	GTW 2-teilig	63	1100	140
7	GTW 3-teilig	84	1100	140

* vermietet an SOB

Vier Werkstätten, vier Kompetenzzentren

Jede Werkstätte hat ihre Spezialitäten.

Heinz Schweizer, Leiter Werkstätten BLS

Matthias Handschin, Leiter Werkstätten RM

Schliessen sich BLS und RM zusammen, dann bilden 450 Mitarbeitende das Rückgrat für die Instandhaltung und Reinigung der eigenen Schienenfahrzeuge.

Wartung, Inspektion, Störungsbehebungen, technischer Support und Reinigung werden nahe an den Fahrzeugeinsätzen oder mobil geleistet. Dazu eignen sich die Standorte Bern-Aebimatt, Oberburg und Spiez. Wenn Fahrzeuge für Reparaturen, Revisionen oder Modernisierungsprogramme ausser Betrieb gesetzt werden, gehen sie in die entsprechenden Kompetenzzentren in Bönigen, Spiez oder Oberburg. Das Gleiche gilt für ausgetauschte, aufzuarbeitende Systeme oder Komponenten.

Alle Werkstätten verfügen über ausgebildete Handwerker, grosse Erfahrung und gute Einrichtungen. Dies erlaubt ein flexibles Zuteilen von Aufträgen – bei Leistungsspitzen kann ein Standort den andern unterstützen.

Die Fahrzeugreinigung

Seit diesem Jahr ist die Verantwortung für die Fahrzeugreinigung aufgeteilt: die Reinigungssequipen und -anlagen in den Werkstätten gehören zu den Standorten, diejenigen in der Fläche sind neu im Bereich «Services Fläche» zusammengefasst. Die Reinigung im RM-Perimeter wird bei der Fusion in dieses Schema überführt. Die Leistungen werden mit eigenem Personal erbracht. Nur an Orten, wo zu wenig Leistungen gebündelt werden können, sind Externe tätig. Mit der Division Personenverkehr der SBB (SBB-P) besteht das Abkommen, dass nur ein Unternehmen an einem Ort reinigt und der Partner jeweils Leistungen beim andern einkauft.

Technik, Dienste

Die Querschnittsfunktionen (zentrale Dienste und Technik) sind zentralisiert. Die Technik ist in Spiez. Sie erbringt Engineeringleistungen (technischer Support, Projektleitungen), Grundlagendienste (Archiv, Zeichnungen, Schemata, Dokumentationen) und Visiteurleistungen in der Fläche.

Die zentralen Dienste mit Kommunikation, Controlling, Einkauf, Managementsystemen (IT, QS, Umweltmanagement, Arbeitssicherheit) sind in Bönigen zu Hause. An jedem Standort sind diese Funktionen «als verlängerte Werkbank» vorhanden,

die bezeichneten Mitarbeitenden sind Schnittstelle für die Unterstützung vor Ort bzw. zur Zentrale.

Drittkunden

Alle Werkstätten wickeln traditionellerweise auch Aufträge für Kunden ausserhalb der eigenen Unternehmen ab. 2005 wurden fast 20 Prozent des Umsatzes mit Dritten erzielt. Rund 350 Stammkunden nutzen das Wissen und Können der Werkstätten. Es ist vorgesehen, die bestehende Position auszubauen.

Zukünftige Herausforderungen

Die Instandhaltung ist eine wesentliche Kostenkomponente, aber auch Gewähr für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb. Die technologische Entwicklung zwingt zu ständigen Anpassungen. Schwierig ist teilweise das Wiederbeschaffen von Ersatzteilen für Fahrzeuge, deren Hersteller oft nicht mehr existieren. →

Résumé

Quatre ateliers, quatre centres de compétences

Une fois la fusion du BLS et de RM réalisée, près de 450 collaborateurs et collaboratrices seront chargés de la maintenance et du nettoyage de l'ensemble du parc des véhicules sur rail.

Chaque atelier a ses spécialités: ainsi l'entretien, l'inspection, la réparation, le support technique et le nettoyage se font au plus près de l'engagement des véhicules, voire même de façon mobile. Pour ce faire, les ateliers de Bern-Aebimatt, Oberburg et Spiez sont très bien situés et conviennent pour toute intervention rapide. Lorsque des véhicules doivent être retirés du roulement pour réparation, révision ou pour passer un programme de modernisation, ils sont transférés dans les centres de compétence correspondants, soit à Bönigen, Spiez ou Oberburg. Tous les ateliers disposent d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et sont agencés de façon moderne et optimale. Cela autorise une répartition flexible des commandes et des missions. Aussi, en cas de pic de prestations à fournir, un lieu de résidence est à même de pouvoir soutenir l'autre.

Vier Werkstätten, vier Kompetenzzentren



Bönigen

Die kurative Instandhaltung aller Reisezugwagen sowie der NINA- und GTW-Flotte obliegt den Mitarbeitenden der Werkstätte Bönigen. Auch die Autoverladewagen sind Bönigen zugeteilt; die betriebsnahe Instandhaltung geschieht dagegen mobil in Kandersteg. Drehgestellaufarbeitung*, Radsatzbearbeitung, Innenausbau, Textilproduktion und mechanische Fertigung sind in Bönigen konzentriert.



Oberburg

Mit zunehmenden Verkehrsleistungen ist Oberburg eine wichtige Stütze in der Instandhaltung der S-Bahn-Fahrzeuge. Die RBDe-Familie, Dieseltraktoren und Güter-/Dienstwagen sind für die kurative Instandhaltung in Oberburg beheimatet. Spezialprodukte sind die Aufarbeitung von geschlossenen Toilettensystemen und automatischen Frontkupplungen. Auch in Oberburg werden Achsen auf einer Unterflurdrehbank überdreht.





Spiez

Spiez ist das Kompetenzzentrum für Traktionskomponenten. Als Spezialitäten werden elektrische, elektronische und pneumatische Komponenten und Systeme betreut: Zugsicherungen, Bremsapparate, Ventile, Triebdrehgestelle*, Kompressoren, Fahrmotoren, Transformatoren, Klimageräte und vieles mehr.



Bern-Aebimatt

Im Zentrum des S-Bahn- und RE-Verkehrs erbringt der Standort vorwiegend präventive Instandhaltungsleistungen – dies rund um die Uhr und auch für den Personenverkehr SBB. Spezialprodukt ist das Überdrehen von Radsätzen im eingebauten Zustand. ■

* Eine Zusammenlegung der Drehgestellaufarbeitung ist noch in Überprüfung.

präventive Instandhaltung = Wartung, Inspektion, Teileaustausch, Reinigung

kurative Instandhaltung = Reparaturen, Revisionen, Modernisierungen, Aufarbeitung von Komponenten/Systemen

«Was erwarten Sie von der Fusion BLS/RM?»

Mitarbeitende nehmen Stellung.



Stefan Hählen, Lokführer, Bern, BLS

Ich denke, mit dieser Fusion wird die S-Bahn Bern im Normalspurbereich noch effizienter, da alles aus einer Hand kommt. Von daher betrachte ich diese Verbindung als sinnvoll. RM und BLS zusammen bedeutet gleichzeitig eine Erweiterung des Rayons sowohl für BLS- als auch für RM-Mitarbeitende. Dadurch wird nicht zuletzt auch mein Beruf vielfältiger und spannender. ■



Marco Burkhalter, Betriebsdisponent-Ablöser, Gerlafingen, RM

Da ich die Lehre als Betriebsdisponent bei der RM absolviert habe, bin ich schon ein wenig traurig, dass die Tage der RM-Familie gezählt sind. Vieles, was die RM in den letzten Jahren aufgebaut hat, geht vielleicht durch den Zusammenschluss verloren. Für mich gibt es noch einige Unklarheiten, was mich erwarten wird. Auf der anderen Seite freue ich mich und hoffe, dass durch die Fusion vor allem für junge Leute wie mich vielseitigere und attraktivere Stellen geschaffen werden. ■



Mark Ryser, Infrastruktur Betrieb Bahnhöfe, Ausbildungsverantwortlicher, Spiez, BLS

Durch das Aufeinandertreffen von zwei unterschiedlichen Eisenbahnkulturen sehe ich in dieser Fusion eine grosse Bereicherung und damit die Chance, eine neue, gemeinsame Kultur wachsen zu lassen. Es ist eine Horizonterweiterung im wahrsten Sinn des Wortes. Ich erhoffe mir dadurch eine starke, marktfähige Berner Bahn, die weiter an Selbstständigkeit gewinnt. Ich bin stolz darauf, dabei zu sein und daran mitarbeiten zu können. Was mein Fachgebiet betrifft, bin ich überzeugt, dass die Ausbildungsarbeit vielfältiger und wirtschaftlicher wird. ■



Martin Fankhauser, Sachbearbeiter Personal, Burgdorf, RM

Grundsätzlich freue ich mich auf die Fusion und sehe das Ganze als eine Chance. Ich bin gespannt auf meine neuen Aufgaben und die Zusammenarbeit mit den Leuten der BLS. Vom fusionierten Unternehmen erwarte ich, dass dieses sich weiterhin gut am Markt behaupten kann und noch konkurrenzfähiger wird. Zudem wünsche ich mir gegenseitige Akzeptanz, Zusammenhalt und Chancengleichheit unter dem Personal. ■



Christian Egger, Leiter Produktion, Werkstätte Oberburg, RM

Bei meinem Eintritt im Oktober 2004 wurde ich über die Fusionspläne informiert; so konnte ich mich früh auf den Zusammenschluss vorbereiten. Deshalb habe ich keine Angst, aber grossen Respekt vor der Herausforderung, die ich für mich und meine Mitarbeitende in den Mittelpunkt stelle. Die Absprache unter den vier Standorten der Werkstätten ist für mich als zukünftiger Standortleiter Oberburg von grosser Bedeutung, damit wir unsere Marktchancen erhöhen können. Dadurch können auch neue und interessante Arbeitsplätze geschaffen werden. Wichtig ist mir zudem, dass ein Teil der RM-Kultur und die Art und Weise, wie wir zum Beispiel den Unterhalt machen, der BLS «verkauft» werden kann und nicht viel davon verloren geht. ■



Anita Buri, Zugbegleiterin, Bern, BLS

Durch die Fusion wird die Arbeit für alle interessanter und abwechslungsreicher. Wir werden neue, flotte Kolleginnen und Kollegen und neues Rollmaterial kennen lernen. Ich selbst freue mich darauf, in Zukunft auch in einem geografischen Gebiet arbeiten zu können, in welchem ich aufgewachsen bin.

Ich denke auch, dass das fusionierte Unternehmen in der Bahnlandschaft Schweiz gestärkt wird und dadurch unsere Arbeitsplätze sicherer werden. ■



Reto Obrecht, Lokführer, Burgdorf, RM

Im Hinblick auf die zunehmende Wettbewerbssituation bzw. auf zukünftige Ausschreibungen im Regionalverkehr begrüsse ich die Fusion. Ein zusammengeschlossenes Unternehmen BLS/RM hat bessere Chancen zu bestehen. Zudem ist die Fusion förderlich für einen einheitlichen Auftritt und Betrieb der S-Bahn Bern – wenigstens im Normalspurbereich. Deshalb schaue ich im Grossen und Ganzen positiv in die Zukunft. ■



Alfred Hostettler, Werkführer, Werkstätte Aebimatt, Bern, BLS

Ich bin kein grosser Befürworter der Fusion. Leider weiss ich kaum, was ich gewinnen kann, sehr wohl weiss ich aber, was ich aufs Spiel setzen muss.

Die Zusammenarbeit in unserem Team funktioniert einwandfrei, und ich fühle mich sehr wohl, da wir jederzeit bereit sind, einander zu unterstützen und füreinander einzuspringen. Aufgrund kursierender Gerüchte habe ich jedoch Bedenken, dass dies im neuen Unternehmen auch so gut funktionieren wird. Trotz diesen Unsicherheiten versuche ich, ohne grosse Vorurteile in die Fusion hineinzugehen. ■



Stephan Brunner, Gruppenleiter Clean Klu, Hasle-Rüegsau, RM

Seit 25 Jahren arbeite ich schon bei der RM und bin immer gerne zur Arbeit gegangen. Aus diesem Grund empfinde ich schon ein bisschen Wehmut. Im Grossen und Ganzen freue ich mich aber auf die Fusion, die Chancen und Herausforderungen, die ich dadurch erhalten werde.

Am meisten wünsche ich mir gegenseitige Akzeptanz. Ich habe bereits viele Mitarbeitende der BLS kennen gelernt und habe nie negative Erfahrungen gemacht. Daher sehe ich dem ganzen Zusammenschluss positiv entgegen. ■



Alex Wüthrich, Bauleiter Tiefbau, Bern, BLS

Ich sehe der Fusion positiv entgegen. Das neue Unternehmen und damit der Grossraum Bern wird im Zusammenhang mit der Bahnreform und der angepeilten Bahnlandschaft Schweiz gestärkt. Zudem kann die S-Bahn Bern künftig aus einer Hand angeboten werden, was Doppelspurigkeiten verhindert.

Für mich selbst ändert nichts – jedenfalls gemäss meinem heutigen Wissensstand. Und der ist nicht schlecht, war ich doch dank der offenen Kommunikation stets auf dem Laufenden. ■

Wie wachsen BLS und RM zusammen?

Die Verschmelzung geschieht in zwei Etappen.



Matthias Handschin, Leiter Migrationsprojekt

BLS und RM arbeiten bereits heute erfolgreich zusammen. Trotzdem ist die Fusion eine Herausforderung, da die beiden Bahnen im normalen Betrieb zusammenwachsen sollen. Die Züge müssen fahren, an den verschiedenen Baustellen für den Ausbau der S-Bahn wird weiter gebaut, und auch bei den unvermeidlichen Störfällen muss jeder wissen, was zu tun ist, damit der Betrieb so rasch wie möglich normal läuft. Die Fusion wird deshalb wie folgt ablaufen:

Im April haben der Bund und die Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Neuchâtel und Wallis, denen die beiden Bahnen zum grossen Teil gehören, ein neues Unternehmen, die BLS AG, gegründet. Die BLS AG ist heute das «Dach» über die «BLS Lötschbergbahn AG» und die «RM AG». An den Generalversammlungen im Juni werden die beiden Bahnen je die Migration in die BLS AG beschliessen. Die BLS AG, die in den vergangenen Wochen die Strategie und Organisation des fusionierten Unternehmens festgelegt hat, wird nach den Generalversammlungen die operative Führung der beiden Bahnen übernehmen. Dann werden die weiteren Schritte für das Zusammenwachsen der Unternehmen angegangen.

RM und BLS haben in den letzten Monaten über hundert Massnahmen oder Projekte vorbereitet, die innerhalb von zwei Migrationsphasen sukzessive umgesetzt werden: Zuerst werden die Funktionen zusammengelegt, die nicht direkt mit dem Eisenbahnbetrieb verbunden sind. Im fusionierten Unternehmen gibt es nur noch ein Marketing, eine Technik oder ein Rechnungswesen. Eine der ersten gemeinsamen Aufgaben, welche mithilft, die Mitarbeitenden beider Unternehmen zusammenzuschweissen, ist das Budget für das nächste Jahr. Mit Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und der zweiten Etappe der S-Bahn Bern werden auf Fahrplanwechsel Ende 2007 die beiden Netze auch betrieblich zusammengeschlossen. Auf diesen Zeitpunkt hin werden die Fahrzeugumläufe und

Personaleinsatzkonzepte der beiden Bahnen so optimiert, dass die Synergien der Fusion für die Kantone die geplanten Einsparungen ergeben.

Grosse Veränderungen wie die kommende Fusion lösen bei den Mitarbeitenden immer auch Ängste aus. Im Vordergrund steht die Frage nach der Sicherheit des eigenen Arbeitsplatzes. Sowohl die heutige BLS als auch die RM sind heute auf Wachstumskurs. Die S-Bahn wird ausgebaut, die BLS transportiert immer mehr Güter über und durch die Alpen, und die Infrastruktur im ganzen Perimeter wird weiter ausgebaut oder modernisiert. Aufgrund dieser Perspektiven wird trotz der erwähnten Einsparungen der Personalbedarf noch leicht zunehmen. Allerdings wird es zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen Verschiebungen geben, sodass der eine oder andere Mitarbeitende seinen Arbeitsplatz wechseln müssen. In Einzelfällen kann es aber vorkommen, dass kein neuer passender Arbeitsplatz gefunden wird. In diesen Fällen werden die Betroffenen von der BLS AG bei ihrer beruflichen Neuausrichtung begleitet und unterstützt, wie sich dies bei BLS und RM schon bisher bewährt hat. ■

Résumé

Comment la fusion BLS/RM se concrétise-t-elle?

Durant ces derniers mois, RM et BLS ont préparé plus de cent mesures et projets, lesquels sont à appliquer en deux phases successives: en premier lieu sont réunies les fonctions qui ne sont pas directement liées à l'exploitation ferroviaire. Ainsi, dans l'entreprise fusionnée ne subsistera plus qu'un seul marketing, une seule technique et une seule comptabilité. En second lieu, avec la mise en service du tunnel de base du Lötschberg et de la deuxième étape du RER Berne, les deux réseaux seront également réunis du point de vue exploitation. A ce moment-là, le roulement des véhicules et le concept de roulement du personnel des deux chemins de fer seront optimisés de façon telle, que les synergies de la fusion entraîneront les économies prévues pour les cantons. Malgré ces économies, les besoins en personnel vont légèrement augmenter. Des roades au sein des différents départements seront cependant inévitables, avec un changement de poste de travail pour l'un ou l'autre collaborateur.

Die erste elektrische Vollbahn Europas fuhr im Emmental

Aus der Geschichte der Regionalverkehr Mittelland AG.



Drehstromlok Ce 4/4(F2x2) Nr. 3 mit Güterzug vor Konolfingen-Stalden

Start mit der Emmentalbahn

Obwohl die erste Bahnlinie am 1. April 1864 zwischen Biberist und Derendingen als Vorläufer der Emmentalbahn in Form einer Pferdebahn in Betrieb genommen worden war, sind die ersten Bahnprojekte von SMB und VHB noch etwas älter. Bereits im Juni 1847 gab es die ersten Bestrebungen zu einem Tunnel durch den Weissenstein. 1852 hiess es in der Konzession des Kantons Luzern, die wichtige Nord-/Süd-Achse (Basel-Luzern) müsse via Willisau-Wolhusen geführt werden. Alle Regionen, die vom Anschluss an eine wichtige Transitachse und damit vom grossen wirtschaftlichen Aufschwung träumten, wurden jedoch enttäuscht. Durch grossen Einsatz gelang trotzdem der Anschluss an die grossen Wirtschaftsräume.

Die Eröffnungsjahre

- 1875 Emmentalbahn (EB) von Burgdorf nach Solothurn; erste Nebenbahn der Schweiz
- 1881 Burgdorf-Langnau – heuer also 125-jährig (EB)
- 1889 Langenthal-Huttwil (LHB)
- 1895 Huttwil-Wolhusen (HWB)
- 1899 Hasle-Rüegsau-Thun (BTB)
- 1908 Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Zweiglinie nach Wasen (RSHB)
- 1908 Solothurn-Moutier (SMB)
- 1915 Huttwil-Eriswil (HEB)

Grosse Opfer gebracht

Hinter diesen Zahlen sind Arbeit, Mühe, Leid, Kämpfe, Hoffnungen und Enttäuschungen von vielen Menschen versteckt.

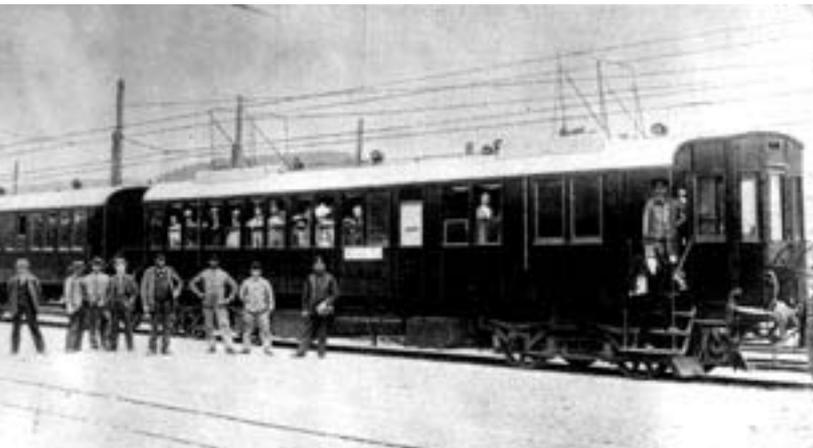
Sie haben durch ihren Einsatz das weitere Schicksal der verschiedenen Bahnen geprägt, die abseits der grossen Verkehrsströme zum Wohle der Regionen den Anschluss an die Welt garantieren. So haben Gemeinden und Private grosse finanzielle Opfer auf sich genommen, um den Anschluss nicht zu verlieren. Dieses Ziel zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte. Die Verbundenheit der Bevölkerung mit der Bahn ist eines der Markenzeichen der RM-Regionen geworden. Das Personal widerstand häufig den Verlockungen nach besseren Löhnen, um in der Region arbeiten zu können.

Verbindungspersonen waren meist die Stationsvorstände. Sie waren Dreh- und Angelpunkt der Kommunikation. Entscheidungen wurden nach gegenseitiger Absprache getroffen, die Arbeitsvergabe bei der Elektrifikation von 1932 erfolgte nach Massgabe von Qualität und der Intensität der Bahnbenützung. Ein weiteres Markenzeichen war der Weitblick bei der Planung und der Ausführung. So sprach 1881 der Sohn von Jeremias Gotthelf, Regierungsrat Bitzius, anlässlich der Eröffnung der Linie Burgdorf-Langnau davon, dass die Emmentalbahn die erste Bahn der Schweiz sei, die eine Kostenunterschreitung beim Bau aufweise.

Die Burgdorf-Thun-Bahn war 1899 die erste elektrische Vollbahn in Europa. Es spricht für den Weitsinn der damaligen Elite in den Regionen, dass dieses Risiko und die finanzielle Mehrbelastung auf sich genommen worden waren. Dieser Versuch wurde zum Start der gesamten europäischen Elektrifikation.

Fusionen und die «Bahn oder Bus?»-Diskussion

In der Bahneuphorie der Gründerzeit wurde für jede einzelne Linie eine eigenständige Bahngesellschaft gegründet. Um die Betriebskosten tief zu halten, schlossen sich neue Linien oft bestehenden Bahnen an. Solche Betriebsgemeinschaften wurden später zusammengelegt, und daraus entstanden bis 1944 die EBT, die SMB und die VHB, die bis zur RM-Fusion als Betriebsgruppe auftraten. Schon 1969 begann für die VHB-Linie Huttwil-Eriswil die Diskussion über die Umstellung auf Busbetrieb. 1975 wurde dies dann als Versuchsbetrieb und per 1978 endgültig vollzogen. Die Wasenlinie folgte im Jahre 1994, und weitere Bereinigungen sind immer wieder Gegenstand politischer und betriebswirtschaftlicher Vorstösse. →



Drehstromtriebwagen Bce 4/4, gebaut von SIG/BBC, um 1900

Die Neuzeit

Aus EBT/SMB/VHB entstand 1997 die Regionalverkehr Mittelland AG (RM). Mittels Umbau in Profitcenter, gestärkt durch ein Viersäulenprinzip (Vision/Strategie/Leitbild/Strategieprojekte), machte sich die RM auf den Weg vom «Verwaltungsbetrieb» zum Unternehmen.

Für die Kunden sichtbar sind die Übernahme der S-Bahn-Linien 4 und 44 (1999), die neuen Fahrzeuge (GTW), etliche Niederflerbusse und die funktionalen und farbenfrohen Kundencenter. ■

Résumé

L'histoire de RM en bref

Les Transports régionaux du Mittelland sont issus de la fusion opérée en 1997 entre l'Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn EBT (lignes Soleure-Berthoud-Hasle-Rüegsau-Langnau/Thoune), les Vereinigte Huttwil-Bahnen VHB (lignes Langenthal-Huttwil-Wolhusen et Ramsei-Huttwil), ainsi que le Solothurn-(Moutier-) Bahn SMB. EBT et VHB étaient elles-mêmes issues de compagnies plus petites. La plus ancienne d'entre elles date de 1881, il s'agissait de l'Emmentalbahn avec sa ligne entre Berthoud et Langnau. Les premières fusions ont eu lieu en 1942 et en 1944. A noter que le Burgdorf-Thun-Bahn a été électrifié dès le départ, soit en 1899. Il s'agit ainsi du premier chemin de fer électrique à voie normale d'Europe.

Le transfert du rail vers la route de l'antenne Huttwil-Eriswil de VHB intervint de façon définitive en 1978, puis ce fut autour de celle de Sumiswald à Wasen i.E. en 1994, et enfin le raccordement Affoltern-Weier-Huttwil pour l'horaire 2005.

A partir de la fin des années nonante, les trains rouges de RM quittèrent leur réseau initial pour circuler aux heures de pointe jusqu'à Lucerne depuis Wolhusen, puis jusqu'à Berne Bümpliz Nord et plus tard jusqu'à Rosshäusern dans le contexte du RER Berne en assurant les lignes S4 et S44.

Le RM possède aussi un important réseau de bus.

Von Beginn weg mit Strom über den Berg

Aus der Geschichte der BLS Lötschbergbahn AG.

So begann

Am Anfang war die Gotthardbahn. Mit ihrer Fertigstellung im Jahr 1882 schnitt sie die Hauptstadt der Schweiz – Bern – und ihren Kanton von der Hauptschlagader des internationalen Bahnverkehrs ab. Um trotzdem am Puls der aufkommenden Industrialisierung bleiben zu können, suchte der Kanton Bern nach einem eigenen Bypass. Nachdem Geldgeber in Frankreich und eine geeignete Strecke gefunden waren, wurde am 27. Juli 1906 die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon BLS gegründet. Schon drei Monate später bohrten italienische Arbeiter den Fels in Kandersteg an, um den Lötschbergtunnel zu bauen.

Am 24. Juli 1908 brachen während der Bohrarbeiten direkt unter dem Gasterntal grosse Mengen Wasser- bzw. Sedimentgestein in den Tunnelstollen. Dabei wurden 25 italienische Mi-neure verschüttet. Allen Widrigkeiten zum Trotz: Am 31. März 1911 wurde der Berg durchschlagend.

Die Eröffnung und die Zeit danach

Die Bevölkerung der Kantone Bern und Wallis sowie viele Gäste hiessen am 19. Juni 1913 den Eröffnungszug der ersten normalspurigen elektrischen Gebirgsbahn Europas begeistert willkommen. Mit der Übernahme der Thunerseebahn (Thun/Scherzligen-Interlaken-Bönigen) im gleichen Jahr wurde die



Ursprüngliches Kerngeschäft der BLS: internationaler Alpentransit (Bietschtalbrücke, Wallis)

BLS betriebsführende Gesellschaft folgender Bahnen: BN Bern-Neuenburg-Bahn (43 km), GBS Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (52 km) und SEZ Spiez-Erlenbach-Bahn (35 km) und übernahm die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee. Zwei Jahre später nahm sie die Grenchenberglinie zwischen Moutier und Lengnau mit dem 8,5 km langen Grenchenbergtunnel in Betrieb.

1976 genehmigte der Bundesrat einen Baukredit von 620 Millionen Franken für den Doppelspurausbau in mehreren Phasen. Mit dem Einweihungsfest am 8. Mai 1992 wurde der ursprüngliche Traum einer doppelspurigen Lötschberglinie wahr.

Ende 1993 erhielt die BLS vom Bund den Auftrag, auf ihrer Linie einen Huckepackkorridor für Strassenfahrzeuge von 2,5 m Breite und 4 m Eckhöhe bereitzustellen. Der Betrieb wurde am 11. Juni 2001 aufgenommen.

Die Bahnen im Wettbewerb

Das wirtschaftliche, politische und rechtliche Umfeld der Bahnen Europas veränderte sich gegen Ende des 20. Jahrhunderts markant. Liberalisierung und Wettbewerb hielten auch bei den Bahnen Einzug. Auf den 1. Januar 1997 fusionierten die mitbetriebenen Bahnen BN, GBS und SEZ mit der BLS zur BLS Lötschbergbahn AG. Die neue Organisation baut heute auf den drei ergebnisorientierten Kerngeschäften Infrastruktur, Personenverkehr und Cargo (BLS Cargo AG) auf.

Um im europäischen Schienenverkehr bestehen zu können, einigten sich BLS und SBB auf eine neue Aufgabenteilung und hielten diese in der «Basisvereinbarung» vom 15. Mai 2001 fest. In der Folge übernahm die BLS auf Ende 2004 die S-Bahnlinien der SBB und damit die Systemverantwortung der S-Bahn Bern und übergab der SBB gleichzeitig ihren Fernverkehr. Im Cargogeschäft herrscht seither Wettbewerb.

Die NEAT

Mit grosser Mehrheit stimmte das Schweizer Volk 1992 dem NEAT-Projekt zu (NEAT=Neue Eisenbahn-Alpentransversale) und bekundete damit seinen Willen zur Realisierung von zwei Alpentransversalen: eine am Gotthard, die andere am Lötschberg.

Für die BLS ist dieser Auftrag von Volk und Bund eine der grössten Herausforderungen seit dem Bau des Lötschberg-Scheiteltunnels. Gegenwärtig laufen die Vorbereitungen für die NEAT Lötschberg auf Hochtouren, sowohl bei der BLS AlpTransit AG als auch bei der BLS. Das offizielle Eröffnungsdatum vom 15. Juni 2007 rückt rasch näher. Ab diesem Tag übernimmt die BLS AG die volle Verantwortung für die Lötschberg-Basisstrecke. Die kommerzielle Betriebsaufnahme der Basisstrecke ist auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 geplant. Die Eröffnung dieser Alpentransversale zwischen den Kantonen Bern und Wallis ist ein Ereignis von grosser Tragweite – ein Meilenstein in der schweizerischen Verkehrspolitik und für die Beziehungen der Schweiz zu Europa! ■

Résumé

L'histoire du BLS en bref

Avec l'ouverture à l'exploitation de la ligne du Gothard en 1882, le canton de Berne, mis irrévocablement à l'écart du grand axe ferroviaire Bâle-Chiasso, tentait de projeter sa propre liaison nord-sud. Le 27 juillet 1906, se constitua la Compagnie ferroviaire des Alpes bernoises BLS (Bern-Lötschberg-Simplon). Les travaux débutèrent le 15 octobre 1906, soit la même année à laquelle fut inauguré le tunnel du Simplon. La ligne du Lötschberg, électrifiée dès le départ, fut ouverte à l'exploitation le 15 juillet 1913. A l'exception du tunnel du Lötschberg, le tronçon Frutigen-Spiez a été construit à voie unique. La totalité de la double voie a été inaugurée le 8 mai 1992.

Par votation, le peuple suisse exprima son approbation au projet Nouvelle liaison ferroviaire alpine avec la construction des deux axes ferroviaires transalpins Gothard et Lötschberg. La ligne de base Lötschberg sera ouverte le 15 juin 2007. A partir de ce jour, le BLS sera responsable de l'exploitation de la ligne de base. L'ouverture au trafic commercial de la ligne de base est prévue pour le changement d'horaire le 9 décembre 2007.

Le BLS a repris à la fin 2004 les lignes CFF du S-Bahn et ainsi la responsabilité du système du S-Bahn Bern. Dans le trafic cargo, règne depuis lors la concurrence. Dans ce contexte fut créée en 2001, la nouvelle société filiale BLS Cargo SA.

Die S-Bahn Bern bleibt nicht stehen

BLS und RM arbeiten gemeinsam an ihrer Weiterentwicklung.



Beat Luginbühl, Leiter Angebotsentwicklung, Personenverkehr BLS

Andreas Scherrer, Leiter Personenverkehr RM

Die nächsten Angebotsschritte werden bereits auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels, d.h. auf den 9. Dezember 2007, realisiert.

Unter der Federführung des Kantons Bern erarbeitete eine Projektgruppe von BLS-, RM- und SBB-Vertretern das Projekt «Weiterentwicklung S-Bahn Bern, 1. Teilergänzung». In diesem Projekt sind vier unabhängig voneinander realisierbare Angebotsmodule definiert worden. In jedem Modul sind die notwendigen Ausbauten an der Infrastruktur sowie die Auswirkungen auf den Rollmaterialpark festgelegt.

Modul 1

Die dringende Verdichtung der S1 zum Viertelstundentakt ist ohne grössere Bauten (Entflechtungsbauwerk Wylerfeld usw.) nicht möglich. Eine Verbesserung soll deshalb kurzfristig mit einem Zusatzzug im Aaretal (vorerst in den Hauptverkehrszeiten) mit Halt in Münsingen erreicht werden. Diese Zusatzzüge werden als RegioExpress (RE) «Lötschberg» bis und ab Brig geführt werden.

Modul 2

Halbstundentakt nach Fribourg und Laupen: Die S-Bahn-Züge nach Fribourg halten zwischen Flamatt und Bern nicht an jeder Station und werden dadurch etwas beschleunigt. Die Linie nach Laupen wird neu mit der Linie Bern–Langnau verbunden. Die S2 von/nach Schwarzenburg wird isoliert betrieben. Dank der möglichen Verschiebung um rund eine Viertelstunde können im Bahnhof Bern wieder gute Anschlüsse an den Fernverkehr angeboten werden.

Modul 3

Neues Konzept auf der Strecke Bern–Neuchâtel und Änderungen im Gürbetal: Die S4 und S44 verkehren nicht mehr nach Bümpliz Nord bzw. Rosshäusern, sondern ins Gürbetal und ersetzen dort die S33. Die Abfahrtszeiten in Bern sind fast gleich wie heute, aber die Fahrzeit bis Thun sinkt dank der vorgesehenen Doppelspur zwischen Toffen und Kaufdorf auf 40 Minuten. In Thun bestehen damit wieder Anschlüsse auf beide Fernverkehrszüge ins Oberland.

Wesentliche Änderungen gibt es auch auf der Strecke nach Neuchâtel: Der RegioExpress braucht neu nur noch 33 statt 40 Minuten. Die S5 verkehrt neu im Halbstundentakt nach Kerzers. Ein grosser Angebotsschritt wird zudem mit dem Viertelstundentakt nach Brünnen gemacht. Es ist vorgesehen, die S51, die heute nur in den Hauptverkehrszeiten fährt, täglich von 6 bis 20 Uhr im Halbstundentakt verkehren zu lassen, und zwar um eine Viertelstunde versetzt zur S5. Damit ergeben sich für Brünnen vier Fahrmöglichkeiten pro Stunde.

Modul 4

Verdichtung der S3 zum Viertelstundentakt im Abschnitt Belp–Münchenbuchsee: Dies führt im Raum Zollikofen zu Konflikten mit dem Güterverkehr. Mit dem Bau eines dritten Gleises Rütli–Zollikofen kann dieses Problem eliminiert werden.

BLS/RM und ihre Partner des öffentlichen Verkehrs freuen sich, mit diesen Massnahmen den Fahrgästen künftig noch bessere Leistungen anbieten zu können. ■

Résumé

Etoffement de l'offre du S-Bahn Berne

Sous la direction du canton de Berne, un groupe de projet constitué de représentants du BLS, de RM et des CFF a élaboré une étude du nom de «Développement du RER Berne, premier complément partiel». Le tableau ci-contre montre en bref l'extension de l'offre dans les années à suivre.

Zeitplan für die etappierte Umsetzung der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern

Calendrier du premier complément partiel du RER Berne.



2008–2009

RE Aaretal–Lötschberg–Brig in den Hauptverkehrszeiten, mit Halt in Münsingen

RE Vallée de l'Aar–Lötschberg–Brigue aux heures de pointe, avec arrêt à Münsingen

RE Bern–Neuenburg beschleunigt

RE Berne–Neuchâtel accéléré

Halbstundentakt Bern–Kerzers mit S5/S5

Cadence semi-horaire Berne–Kerzers (Chiètres) avec S5/S5

S4/44 ins Gürbetal, Fahrzeit Bern–Thun: 40 Minuten

Desserte de la vallée de la Gürbe par S4/44, temps de trajet Berne–Thoune en 40 minutes

Viertelstundentakt bis Brünnen

Cadence au quart d'heure jusqu'à Brünnen

2010

Halbstundentakt Bern–Freiburg

Cadence semi-horaire Berne–Fribourg

Halbstundentakt Bern–Laupen

Cadence semi-horaire Berne–Laupen

Durchbindung Laupen–Langnau

Liaison Laupen–Langnau

S2 Bern–Schwarzenburg mit guten Fernverkehrsanschlüssen

S2 Berne–Schwarzenburg avec de bonnes correspondances au trafic longue distance

2012

RE Aaretal–Lötschberg–Brig mit Halt in Münsingen, stündlich

RE Vallée de l'Aar–Lötschberg–Brigue aux heures de pointe, avec arrêt à Münsingen

Verdichtung S3 Belp–Münchenbuchsee zum Viertelstundentakt

Renforcement S3 Belp–Münchenbuchsee à la cadence au quart d'heure

Kennzahlen BLS

Aktionäre

• Kanton Bern	65,1 %
• Bund	17,6 %
• Kantone, Gemeinden, Private	17,3 %

Infrastruktur

• Streckenlänge (inkl. NEAT)	280 km
• Grösste Neigung:	
S-Bahn Bern (bei Schwarzenburg)	38 Promille
Transitachse (Nord-Südachse-Lötschberg)	27 Promille
• Anzahl Tunnel	63
• Längste Tunnel	
Lötschberg-Basistunnel (im Bau)	34,576 km
Lötschberg-Scheiteltunnel	14,612 km
Grenchenbergtunnel	8,578 km

Anzahl Brücken (über 2 m)	305
----------------------------------	-----

Anzahl Bahnhöfe und Haltestellen (Infrastruktur BLS sowie für SBB bediente)	84
mit Fahrdienst	8
mit Verkauf (Reisezentren)	28

Anzahl Mitarbeitende Stand: 1.1.2006 2070
(Anzahl Mitarbeitende von BLS und BLS Cargo inkl. im Stundenlohn bezahlte Beschäftigte; auf Vollzeit umgerechnet, entspricht dies 1895 Stellen.)

Die BLS beschäftigt in acht Kantonen der Schweiz sowie im Depot Haltingen (D) Mitarbeitende aus 17 Nationen.

Konzernrechnung 2005

Betriebsertrag	602,1 Mio. CHF
Bilanzsumme	1966,7 Mio. CHF



Verkehrszahlen

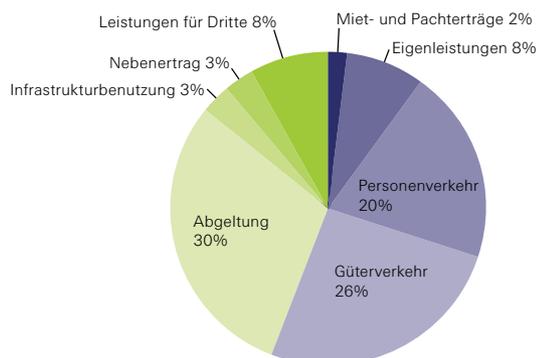
Personenverkehr (Mio. Personen)	
Regionalverkehr	29,230
Schiff	0,989
Total	30,219

Autoverlad (Mio. transportierte Fahrzeuge)	
Kandersteg-Goppenstein	1,357

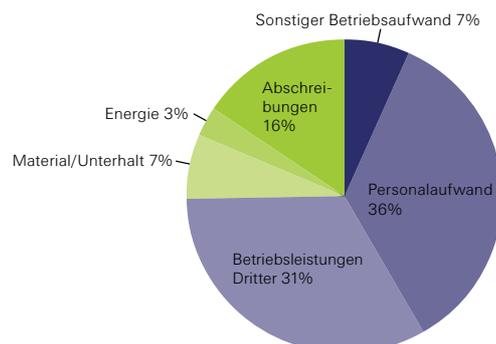
Cargo (Mio. Nettotonnen-Kilometer)	2822,8
---	--------

Infrastruktur (Mio. Bruttotonnen-Kilometer)	
Transitgüterzüge auf der Lötschbergachse	1649,6

Woher kommt das Geld?



Wohin fließt das Geld?



Kennzahlen RM

Aktionäre

• Kantone, Gemeinden, Private	36,9 %
• Bund	33,0 %
• Kanton Bern	30,1 %

Infrastruktur

• Streckenlänge Bahn	156 km
• Streckenlänge Bus	200 km
• Grösste Neigung: zwischen Solothurn und Lomiswil	28 Promille
• Anzahl Tunnel	6
• Längster Tunnel Weissensteintunnel	3,699 km

Anzahl Brücken (über 2 m)	88
----------------------------------	----

Anzahl Bahnhöfe und Haltestellen	56
mit Fahrdienst	21
mit Verkauf	26
Kundencenter	5

Anzahl Mitarbeitende Stand: 1.1.2006 570
(Anzahl Mitarbeitende auf Vollzeit umgerechnet)

Die RM beschäftigt in drei Kantonen Mitarbeitende aus drei Nationen.

Rechnung 2005

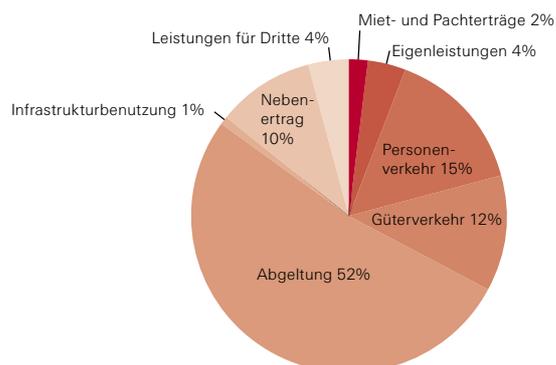
Betriebsertrag	161,6 Mio. CHF
Bilanzsumme	423,6 Mio. CHF



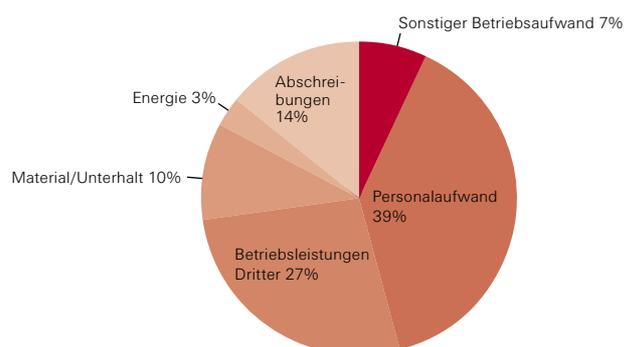
Verkehrszahlen

Personenverkehr (Mio. Personen)	
Bahn und Bus	12,5

Woher kommt das Geld?



Wohin fließt das Geld?



www.bls.ch

www.regionalverkehr.ch