



BLS-Projektleiter Marco Habegger erklärt, was auf der grossen Baustelle beim Bahnhof Reichenbach alles neu gebaut wird.

Bilder Markus Hubacher

Kaum Verspätungen trotz Engpass

REICHENBACH Wegen eines Totalumbaus für rund 22 Millionen Franken ist im Bahnhof derzeit nur ein Gleis nutzbar. Und das bei bis zu 200 Zügen pro Tag im Kandertal fast verspätungsfrei.

Langsam fährt der Intercity durch den Bahnhof Reichenbach talauswärts. Wobei langsam mit etwa 80 km/h relativ ist. Marco Habegger schaut ihm zu, einen grossen Plan in den Händen. Darauf erklärt der Projektleiter der BLS, was dazu führt, dass derzeit nicht mit der normalen Geschwindigkeit von 110 km/h gefahren werden kann: Die Bahnstrecke zwischen Mülenen und der Kanderbrücke hinter der ehemaligen Landi wird komplett erneuert, dazu wird der Bahnhof modernisiert. «Seit Anfang Jahr sind wir an der Arbeit, und es wird noch bis Ende 2017 dauern.» Aus betrieblicher Sicht des Bahnunternehmens ist vor allem die Sperrung und Erneuerung jeweils eines der beiden Geleise ein Knackpunkt. Dazu BLS-Mediensprecher Stefan Dauner: «Der Verkehr wird durch die Betriebszentrale Spiez disponiert. Reisezüge haben normalerweise Priorität vor Güterzügen in diesem Engpass. Der Dispatcher muss dabei das Gesamtbild betrachten und auch Auswirkungen auf das ganze Netz berücksichtigen.» Wichtig sei, dass diese Dispositionen immer diskriminierungsfrei umgesetzt würden, das heisst, dass nicht gewisse Bahnunternehmen bevorzugt oder benachteiligt werden, betont Dauner.

Achtung Durchfahrt!

Täglich passieren zwischen 150 und 200 Personen- und Güterzüge die Baustelle. 44 davon stoppen in Reichenbach. Die orangen Blinklichter und Sirenen künden jeweils die Züge an. Die Arbeiter in Gleisnähe müssen dann die Arbeit mehrmals pro Stunde für diese Durchfahrten wegen der strengen Sicherheitsauflagen niederlegen. Derzeit wird nur auf der Kander-Seite gebaut. «Die Infrastruktur von Unterbau, Schotter, Schwellen und Bahnstromanlagen muss erneuert werden, das haben wir mit der Umrüstung des Bahnhofes auf den heutigen BLS-Standard kombiniert.» Bis 2023 müssen gemäss Gesetz Bahnhöfe beispielsweise behindertengän-

gig sein. Habegger ergänzt, dass von den rund 22 Millionen Franken Investitionskosten – die der Bund übernimmt – etwa die Hälfte im Bahnhofbereich anfällt, die andere Hälfte für die Strecken vor und nach der Haltestelle. Gerade kaum sichtbare Infrastruktur wie Sicherungsanlagen sind teuer. Sobald die Unterführung mit den neuen Rampen und Treppen fertig ist, der neue Perron definitiv steht und die Geleise wieder eingebaut sind, wechselt die ganze Baustelle auf die Dorfseite. Dies wird gegen Ende Jahr der Fall sein, wenn die beiden heutigen Spurwechsel auf der Kanderbrücke und bei Fritschi Bindings aufgehoben werden und zwei neue weiter talwärts in Betrieb gehen. Dazu Projektleiter Marco Habegger: «Diese Verlegung erleichtert den Unterhalt, erhöht die Sicherheit, und der zwangsläufig auftretende Lärm bei Spurwechseln wird aus dem Dorfbereich an die wenigbebaute Strecke verlagert.»

Gleich viele Parkplätze

Nach Abschluss der Arbeiten werden die Publikumsanlagen in Reichenbach ähnlich wie die bereits sanierte Haltestelle Mülenen aussehen. Die Warteräume werden auf die beiden neuen 220 Meter langen Aussenperrons verlegt, der alte Mittelperron wurde bereits abgebrochen. Neu entstehen auch auf der Kander-Seite Parkplätze, weil ein BLS-eigenes Haus abgebrochen wurde. «Wir werden mindestens gleich viele Parkmöglichkeiten wie bisher anbieten», so Habegger. Das hängt auch von den künftigen Plänen des Kantons mit der Kantonsstrasse ab (siehe Kasten).

Bei der Länge der Baustelle von zwei Kilometern und der Anzahl Züge erstaunt es, dass kaum Verspätungen spürbar sind. «Grundsätzlich sind bei Reisezügen 5 Minuten und bei Güterzügen 10 Minuten Verspätung aufgrund dieser Baustelle möglich. In der Tat haben wir aber bis jetzt kaum Verspätungen gehabt», bestätigt Mediensprecher Stefan Dauner.

Hans Rudolf Schneider



Aktuell ist für die Bahnnutzer ein provisorischer Holzperron montiert.



Hier werden die Betonarbeiten für die Kander-seitige neue Treppe und die Rampe vorbereitet.

BAHNHOFGELÄNDE

Neue Lösungen. Etwa 600 Personen nutzen im Durchschnitt täglich den Bahnhof Reichenbach zum Ein- und Aussteigen. Als Drehkreuz zum Autoverkehr im Kandertal und zu den touristischen Busverbindungen ins Kiental hat es besonders an schönen Tagen viele Nutzer. Die neuen modernen Bahnhofsanlagen werden den Betrieb für die Nutzer komfortabler machen. Das Bahnhofgebäude hingegen hat seinen Zweck eigentlich er-

füllt. Es wird im Rahmen des laufenden Projektes leicht saniert, aber ansonsten nicht verändert. «Wir haben unsere Umbauplanung so angelegt, dass wir künftig nicht zwingend auf den Bereich zwischen Bahn und Kantonsstrasse angewiesen sind», erklärt Projektleiter Marco Habegger. Das eröffnet dem Kanton beispielsweise auch neue Möglichkeiten, die seit langem angedachte Verbesserung der Strassensituation in Reichenbach

umzusetzen – allenfalls unter Einbezug des heutigen Bahnhofgeländes der BLS. Auch eine Verlegung des Busbahnhofes Richtung Süden wurde schon angediskutiert. Dort ist die von der Landi genutzte Scheune seit deren kürzlicher Schliessung ebenfalls überflüssig geworden. «Wir stehen in engem Kontakt mit den Verantwortlichen des Kantons und bieten sicher Hand für Lösungen, wenn es sein muss», sagt Habegger. hsf

Treffen der jungen Pontoniere

EINIGEN Rund 160 Jugendliche nehmen zurzeit am Jungpontonierlager am Kanderdelta teil. Der Anlass, bei dem der Spass und die Kameradschaft im Vordergrund stehen, feiert heuer Jubiläum.

Die Tore zum traditionellen Jungpontonierlager des Schweizerischen Pontonier-Sportverbandes haben sich am 21. Juli geöffnet. Über 160 Jugendliche und 60 Leiterinnen und Leiter haben sich in Einigen am Kanderdelta eingefunden. Während zehn Tagen werden die Jugendlichen im Alter zwischen 9 und 20 Jahren in den verschiedenen Disziplinen des Pontoniersports ausgebildet. Dazu gehören unter anderem Rudern, Motorbootfahren, Schwimmen, Kartenlesen und vieles mehr.

Erster Programmpunkt ist jedoch das kreative Zeltbauen. Der Fantasie sind hierbei kaum Grenzen gesetzt. Die Teilnehmer können mithilfe ihres Gruppenleiters ihre eigene Schlafunterkunft kreieren und sind immer voller Elan dabei. Das Resultat ist eine idyllische Zeltstadt im Wald.

Vielfältige Kurse

Sobald die Zelte stehen, beginnen die Ausbildungen. Die Teilnehmenden werden nach Alter in die verschiedenen Kurse eingeteilt.

Als absolutes Highlight wird von vielen Jungpontonieren die Talfahrt mit dem Schlauchboot von Thun nach Bern bezeichnet.

Die einen üben hauptsächlich das Wasserfahren, Kartenlesen, Schwimmen und Erste Hilfe. Der Kurs 5 wird auch Schiffsführerkurs genannt, da die Teilnehmer hier die Möglichkeit haben, die militärische Motorbootprüfung zu machen. Neben den Ausbildungen steht aber auch der eine oder andere Ausflug auf dem Programm: Als absolutes Highlight wird von vielen Jungpontonieren die Talfahrt mit dem Schlauchboot von Thun nach Bern bezeichnet.

Spass und Kameradschaft

Das Lager feiert dieses Jahr sein 60-Jahr-Jubiläum. Anlässlich dieser Besonderheit hat die Lagerleitung einige Überraschungen für die Teilnehmenden geplant. In den vielen Jahren haben sich zwar gewisse Sachen verändert, das Hauptmotto ist jedoch immer noch, Spass zu haben und Kameradschaften zu knüpfen. Hört man den älteren Teilnehmern oder auch Leitern zu, so erfährt man häufig alte Lagergeschichten und Abenteuer, welche die Pontoniere eng miteinander verbinden.

Die Lagerleitung hofft auf gutes Wetter in den nächsten zehn Tagen, bekanntlich ist den Pontonieren aber auch mit schlechtem Wetter die Laune nicht zu verderben.

Meisterschaften in Bern

Wer den Pontoniersport und insbesondere die Jungpontoniere in Aktion erleben möchte, dem sei das Wochenende des 21. August ans Herz gelegt. Dann finden nämlich die Jungpontonier-Schweizer-Meisterschaften in Bern statt. An der Aare, direkt unter dem Bundeshaus, werden die Wettkämpfe ausgetragen. pd