



Links: Während des Jubiläumswochenendes wurden in der Werkstätte Grütschalp unverbindliche Vor-Entwürfe von Stadler gezeigt; zu sehen ist hier ein „BLM-Tango“ bei der Kreuzungsstation Winteregg (Foto: R. Pringsheim, 13. August 2016).

Rechts: Die Front eines neuen BOB-Triebzuges am 29. August 2016 in Bussnang (Foto: R. Reiss).



Neue Fahrzeuge für die BLM

Seit 125 Jahren wird das autofreie Bergdorf Mürren im Berner Oberland durch die Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren (BLM) erschlossen. Der als meterspurige Adhäsionsbahn ausgeführte, gut vier Kilometer lange obere Abschnitt Grütschalp – Mürren war bei der Eröffnung 1891 eine der ersten elektrifizierten Bahnlinien in der Schweiz. Die ursprüngliche Standseilbahn Lauterbrunnen – Grütschalp wurde, da teilweise durch einen Rutschhang führend, 2006 durch eine Luftseilbahn ersetzt. Das Jubiläum wurde am Wochenende des 13./14. August 2016 mit diversen Festivitäten und regelmässigen Fahrten des historischen Triebwagens BDe 4/4 11 begangen. Einer Jubiläumsbroschüre der Jungfrauabahn, zu denen die BLM heute gehört, sind bisher nicht öffentlich bekannte Zukunftsplanungen zu entnehmen.

So soll im Jahr 2017 die Beschaffung dreier neuer Triebwagen ausgeschrieben werden, um unter anderem dem Behindertengleichstellungsgesetz zu entsprechen; die finanziellen Aspekte werden mit dem Kanton Bern verhandelt. Die derzeit eingesetzten vier Fahrzeuge stammen aus den 1960er Jahren; eines davon wurde vor sechs Jahren in einer aufwendigen Aktion von der ASm übernommen (siehe SER 7/2010). Zukünftig sollen drei Fahrzeuge, davon eines als Reserve, für den Betrieb ausreichen, da die BLM neben der Neubeschaffung geringfügige Anpassungen des Streckenverlaufs plant, um abschnittsweise die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf 40 bis 50 km/h zu erhöhen. Zudem wird die Fahrleitungsspannung von 560 auf 750 V erhöht. Ziel ist es, die Fahrzeit von derzeit 13 bis 14 Minuten um zwei Minuten zu reduzieren. Der Bahnhof Mürren wird behinderten-

gerecht umgebaut. Die Strecke wird zudem endlich Signale sowie eine Zugsicherung erhalten; die Bahnübergänge sollen mit Warnvorrichtungen ausgestattet werden. Ab 2022 sollen die BLM-Züge nach dem neuen Betriebskonzept mit höheren Geschwindigkeiten fahren. (rp)

Neue JB-Triebzüge im Einsatz

Am 25. August hat die Jungfrauabahn (JB) mit dem Bhe 4/8 224 den letzten der vier Bhe 4/8 221 – 224 (siehe SER 6/2015, S. 272) abgenommen; am selben Abend fuhr der Triebzug mit geladenen Gästen und Medienvertretern in weniger als 25 Minuten von der Kleinen Scheidegg auf das Jungfrauoch. Seit dem 26. August werden alle vier neuen Stadler-Triebe planmässig eingesetzt; sie haben jeweils 8 Millionen Franken gekostet.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember will die JB ein neues Fahrplankonzept umsetzen, das eine Reisezeitverkürzung von 52 auf 34 Minuten bergwärts und von 50 auf 35 Minuten talwärts vorsieht. Möglich wird dies dadurch, dass neben den Bhe 4/8 nur noch die für höhere Geschwindigkeiten umgebauten BDhe 4/8 211 – 218 fahren. Die langsamen BDhe 2/4 sowie die dazu passenden Steuerwagen können dann nicht mehr verkehren; sie wurden bereits mehrheitlich abgebrochen (siehe SER 8-9/2016). Mit dem neuen Konzept werden nur noch drei statt vier Umläufe benötigt; der Kreuzungs- und Aussichtshalt in der Station Eigerwand entfällt. (fsc)

Neue BOB-Triebzüge im Bau

Im Sommer 2014 hatten die Berner Oberland-Bahnen (BOB) bei Stadler sechs dreiteilige Triebzüge bestellt (siehe SER 1/2015). Die

ABDeh 8/8 321 – 326 sollen zwischen Dezember 2016 und Mai 2017 abgeliefert werden. Inzwischen ist deren Bau weit fortgeschritten; Ende August war in Bussnang die Front eines der zwölf Endwagen zu sehen. (fsc)

RhB: Anleihe zu Traumbedingungen

Am 30. Juni 2016 löste die Rhätische Bahn (RhB) den grössten Rollmaterial-Auftrag ihrer Geschichte aus, indem sie bei Stadler zum Preis von 285 Millionen Franken 27 vierteilige Triebzüge bestellte. Finanziert wird das Geschäft erstmals seit Bestehen der RhB mittels zweier festverzinslicher Anleihen. Die Emission mit Liberierung per 1. September 2016 übernahmen die Credit Suisse und die Bündner Kantonalbank; die Eidgenossenschaft leistet eine Solidarbürgschaft. Beide Obligationen zu je 100 Millionen Franken weisen eine Verzinsung von 0% auf. Der Emissionspreis für die neunjährige Anleihe liegt bei 102%, jener für die 15jährige Anleihe bei 100,75%; der Rückgabepreis für beide Obligationen beträgt 100%. Die Obligationen verfügen über eine Aufstockungsmöglichkeit.

Somit erhält der Anleger weniger Geld zurück, als er für die Anleihe bezahlt hat, und die RhB bekommt für ihre Anleihe sogar noch Geld. Trotzdem wurde die Zeichnung am Markt sehr gut aufgenommen. Bei diesen „Traumbedingungen“ könnte sich die eine oder andere Bahngesellschaft überlegen, die Situation zu nutzen und Investitionen eher vorzuziehen, würden doch bei einer Verzinsung von lediglich 2,5% alleine für die beiden RhB-Obligationen 60 Millionen Franken Zinsen anfallen. Allerdings wirken sich Neubeschaffungen stets auf die Abgeltungen aus, und hier setzen die knappen Mittel beim Bund und bei vielen Kantonen derzeit enge Grenzen. (lüt)

Der Bhe 4/8 224 in der Bergstation Jungfrauoch (Foto: F. Scheeder)



Innenansicht des talseitig gereihten Endwagens (Foto: F. Scheeder)

