

Kaderverband des öffentlichen Verkehrs

Anlass der Regionalgruppe Mittelland / Jura vom 18. September 2019 im Novotel Bern

Resümee zum Referat von

Daniel Wyder, Leiter BLS Netz AG: «Aktuelle Herausforderungen der BLS Netz AG»

Zum Referenten

Daniel Wyder studierte Bauingenieurwesen an der ETH Zürich mit einem Masterabschluss, dann Ausbildung zum Wirtschaftsingenieur FH an PHW Bern und sammelte Erfahrung im Advanced Management Programme der SBB AG. Dort war er anschliessend für den Unterhalt Mitte und später als Leiter für das Anlagenmanagement der Division Infrastruktur zuständig, bevor er Anfang 2010 zur BLS AG wechselte. Heute ist er Mitglied der Geschäftsleitung der BLS AG und leitet die BLS Netz AG.

Ein Blick auf die aktuellen Herausforderungen

1 Ausbau Lötschberg-Basistunnel LBT

- Beim Bau des LBT wurden nur 14 km zweispurig gebaut, der Rest der total 34.6 km langen Tunnelstrecke einspurig.
- Allerdings wurden Teile der westlichen Röhre ausgebrochen. Diese 14 km Rohtunnel sollen bahntechnisch ausgerüstet und befahrbar werden. Damit soll der Halbstundentakt zwischen Bern und Brig für den Intercity-Verkehr ermöglicht werden.
- Das Bundesparlament hat die dazu nötigen Kredite von CHF 930 Mio im Juni 2019 gesprochen.
- Das Planungs-Genehmigungsverfahren PGV läuft, die Ausschreibung soll 2021 erfolgen
- Aktuell sieht die Planung eine Totalsperre über mehrere Monate vor. An einer Optimierung wird aktuell gearbeitet. Politischer Druck v.a. aus dem Wallis kann deswegen erwartet werden. Gleichzeitig steht auch der Vollausbau auf 2 Röhren wieder in der Diskussion.

2 Umsetzung Behinderten-Gesetz BehiG

- Gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht einzurichten.
- Von den 118 Bahnhöfen der BLS Netz AG müssen rund 70 bis 2023 entsprechend umgerüstet werden, mit einem Takt von 8 Bahnhöfen pro Jahr.
- Mit der Umrüstung gemäss BehiG geht auch eine Komplettsanierung dieser Bahnhöfe voran.
- Die Gesamtkosten betragen rund CHF 800 Mio.

3 Feste Fahrbahn Lötschberg-Scheiteltunnel LST

- Die letztmals in den 1970er Jahren ersetzten Gleise des LST werden durch eine Feste Fahrbahn ersetzt. Bei einer Festen Fahrbahn werden die Gleise mit elastisch gelagerten Einzelblöcken in ein Betonfundament eingegossen, so wie bereits im Lötschberg-Basistunnel. Es braucht für die Gleisaufgabe keinen Schotter mehr.
- Dies bei beiden Tunnelröhren mit je 14,6 km Länge. Gleichzeitig werden beide Röhren auf 4m Eckhöhe ausgebaut.
- Baubeginn 2018, Inbetriebnahme Ende 2022.
- Gesamtkosten rund CHF 105 Mio.
- Herausforderungen: Bau unter Betrieb bei hoher Auslastung; sehr enger Gleisabstand; wenig Platz im Bereich Tunnelportal für Baumaschinen; Starkstromleitung im Bankett.

4 Saaneviadukt: Ausbau Doppelspur

- Das 1901 eröffnete, 400m lange Viadukt über die Saane wird umfassend erneuert.
- Gleichzeitig wird der Gleistrog auf 2 Spuren ausgebaut, um zwischen Bern bis Gümmenen durchgehend doppelspurig fahren zu können.
- Gleichzeit müssen die Kurvenradien vor / nach dem Viadukt an 160km/h Spitzengeschwindigkeit angepasst werden
- Auch dazu wird für den Gleisausbau eine Totalsperre von 5 Wochen nötig werden.

5 Optimierung Anlagen-Management

- Die durchgehende Einführung eines SAP-basierten Anlagenmanagements soll Planung, Materialbereitstellung, Instandhaltung und Kontrolle vereinigen.

6 Projekt «Infra+»

- Die Organisation der BLS Netz AG wird «einem grossen Service» unterworfen. Ziele sind
 - mehr Anlagen-Management
 - mehr Steuerbarkeit
 - für mehr Kundensicht

7 smartrail4.0

- Es handelt sich um DAS Digitalisierungsprojekt der Schweizer Bahnen
- Ziel sind Anschluss und Wettbewerbsvorteil zum Strassenverkehr (MIV und Güter)
- Durch Kooperation ist es ein Branchenprojekt aller Normalspurbahnen.
- Die Konzeptphase ist im Gang und soll bis Ende 2019 abgeschlossen sein.
- Die BLS ist bereit, eine Strecke für Pilotprojekte zur Verfügung zu stellen.
- Herausforderung: Mit anderen Playern im Sinne des Ganzen kooperieren, gleichzeitig Eigenständigkeit mit dem Hintergrund eines Mehrbahnsystems Schweiz behalten.

8 Innovation: Technikgebäude

- Als Beispiel genannt wurde das neue Technikgebäude Menznau
- Insgesamt konnten 20% Einsparung bei Fläche und Raum erreicht werden
- Energieeinsparung dank neuem Energiekonzept mit PV-Anlagen inkl. salzbasierten Akkus und einem Verzicht auf Minergie-Bauweise

9 Werkstatt Chliforst Nord

- 40 Standorte wurden im Vorfeld für die neue Instandhaltungs-Anlage der S-Bahn Bern evaluiert
- Da Waldflächen und Fruchtfolgeflächen betroffen sind, ist der Widerstand von Umweltschutzverbänden und eines Teils der Bevölkerung geweckt, Einsprachen sind eingegangen
- Es wird mit einem Gang durch die Instanzen bis zum Schlussentscheid des Bundesgerichts gerechnet
- Das Projekt soll 2020 öffentlich aufgelegt werden

Bemerkung: Die gemeinsame Nutzung der Serviceanlage Biel der SBB, wie im Vorfeld zum Projekt geprüft, ist nach wie vor keine Alternative. Die gemeinsame Fachgruppe hat festgestellt, dass die Kapazität der SA zu gering, die Gleise zu kurz, die Ausbaumöglichkeiten beschränkt und der Standort zu weit weg vom S-Bahn-Netz ist.

Siehe auch die gezeigte Präsentation.