

Die Geschichte der Regionalverkehr Mittelland AG

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-/Südachse (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 Bitzios 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 war. 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 um die Umstellung auf Busbetrieb. 1975 wurde dies dann als Versuchsbetrieb und per 1978 endgültig vollzogen. Die Wasenline folgte im Jahre 1994 und weitere Bereinigungen sind immer wieder Gegenstand politischer und betriebswirtschaftlicher Vorstösse.

Die Neuzeit

Aus EBT/SMB/VHB entstand 1997 die Regionalverkehr Mittelland AG (RM). Mittels Umbau in Profitcenter, hinterlegt 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.

Die Fusion zur BLS AG

Im Juni 2006 fusionierten die Regionalverkehr Mittelland AG und die BLS Lötschbergbahn AG mit der BLS AG. Die Generalversammlungen der beiden Bahnen fanden am 22. Juni (RM AG) und 23. Juni 2006 (BLS Lötschbergbahn AG) statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre beider Bahnen stimmten der Fusion mit der BLS AG zu. Eigner des neuen Unternehmens BLS AG sind der Kanton Bern mit 55,8 %, der Bund mit 21,7 % sowie weitere Kantone Gemeinden und Private mit 22,5 % der Aktien. Die eigentliche Gründung der BLS AG kam am 24. April 2006 mit dem Austausch der BLS- und RM-Aktien gegen solche der BLS AG durch die beteiligten Kantone Bern, Luzern, Solothurn, Wallis und Neuchâtel zustande.

Mit dieser Fusion ist die BLS AG neben den SBB zum grössten Verkehrsleistungsunternehmen im schweizerischen Normalspurnetz geworden. Das Unternehmen deckt im regionalen Personenverkehr ein Gebiet ab, das zwischen dem Neuenburger- und dem Vierwaldstättersee einerseits und zwischen dem Jura und dem Simplonmassiv andererseits liegt. Betrieb und Leistungen der S-Bahn Bern können zukünftig aus einer Hand angeboten werden. 37 Millionen Fahrgäste benützen die Regional- und S-Bahn-Züge der BLS AG jährlich – Tendenz steigend.