

Streckensperren Meiringen–Interlaken Ost Line closure between Meiringen–Interlaken Ost



Bauarbeiten: Meiringen–Interlaken Ost
Betroffene Linien: PE LIX, R70
Dauer: 13. Oktober bis 21. Dezember 2025

Construction work: Meiringen–Interlaken Ost
Affected lines: PE LIX, R70
Duration: 13 October to 21 December 2025

Zwischen Meiringen und Interlaken Ost verkehren alle 15 Minuten Ersatzbusse. Bitte rechnen Sie mehr Reisezeit ein und beachten Sie den angepassten Online-Fahrplan.

Replacement buses run every 15 minutes between Meiringen and Interlaken Ost. Please allow more travel time and take note of the adjusted online timetable.



Mehr Informationen auf zentralbahn.ch/herbstsperre2025
More information at zentralbahn.ch/herbstsperre2025



Bauprojekt Kreuzungs- stelle Niederried.

Der Bahn-Ausbau schritt 2035 bezweckt, Engpässe im Eisenbahnnetz zu beheben und neue Halbstundentakte einzuführen. Dadurch kann die Betriebsstabilität verbessert und die Voraussetzung für Extra- und Unterhaltsfahrten geschaffen werden.

Im Zuge dessen ist die Errichtung einer Kreuzungsstelle am Bahnhof in Niederried geplant. Im Rahmen dieses Projekts sollen die Gleis- und Perronanlage sowie das Bahnhofs Umfeld modernisiert und an die aktuellen und zukünftigen Anforderungen angepasst werden.

Wir sind für Sie da
zb Zentralbahn AG
Infrastruktur
Bahnhofstrasse 23
6362 Stansstad
kundendienst@zentralbahn.ch
+41 58 668 86 00
zentralbahn.ch/projekte

Überblick der Bauarbeiten

Vorarbeiten: ab März 2025 bis Mitte Oktober 2025

Die Vorarbeiten beginnen zum Erstellen der Kreuzungsstelle am Bahnhof Niederried. Dazu gehören unter anderem der Bau einer Technikkabine, die Einrichtung von Installationsflächen sowie diverse Rückbauarbeiten. Gleichzeitig werden im gesamten Umbauparimeter Vorarbeiten wie Teilneubauten von Entwässerungs-, Kabel- oder / und Fahrleitungsanlagen vorgenommen. Hierbei wird es im Perronbereich teilweise nach Baufortschritt wechselnde Provisoren geben. Der Bahnbetrieb läuft in dieser Zeit uneingeschränkt weiter.

Totalsperre: MO, 13. Oktober 2025 bis SO, 21. Dezember 2025

Die Hauptarbeiten werden ausgeführt. Die Bahnstrecke wird in dieser Zeit für den regulären Bahnbetrieb zwischen Meiringen und Interlaken Ost gesperrt. Während dieser Zeit verkehren Bahnersatzbusse. Der Halt der Bahnersatzbusse erfolgt an der Hauptstrasse.

Nacharbeiten: bis Juni 2026

Die Installationsplätze sowie Baupisten werden schrittweise zurückgebaut und die Reaktivierungsarbeiten beginnen.

Ziel des Bauvorhabens

Der Zugang zur Bahn für Personen mit eingeschränkter Mobilität wird verbessert. Die Kundenanlagen werden modernisiert. Es werden die Voraussetzungen für eine mögliche Erweiterung eines seeseitigen Perrons mit einer Personenunterführung geschaffen.

Entstehende Einschränkungen und Unannehmlichkeiten

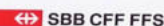
Die Zentralbahn ist bemüht, allen Reisenden einen reibungslosen Betrieb zu ermöglichen. Aufgrund der Bauarbeiten sind Einschränkungen und Unannehmlichkeiten jedoch unvermeidbar. Sämtliche Details zu den Einschränkungen finden Sie auf der Website.

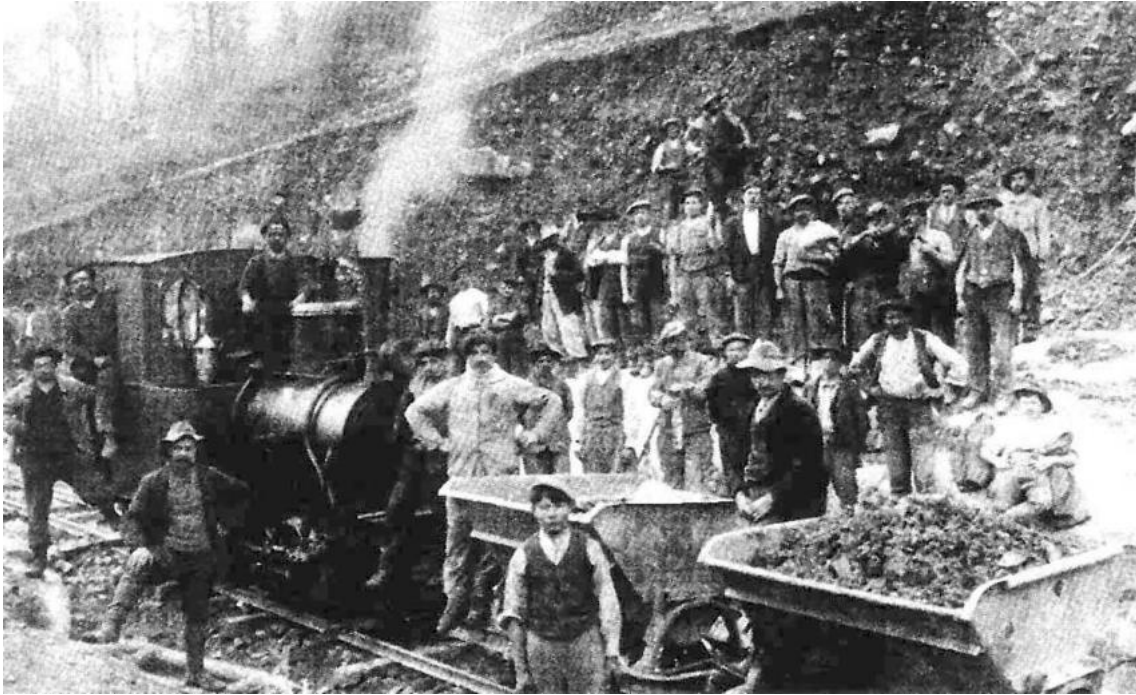


Aktuelle Informationen

Während den Bauarbeiten werden Updates und Einblicke auf der Website veröffentlicht.

zentralbahn.ch/bauprojekte-berner-oberland-herbst-2025





Gleisbau um 1913 in der Nähe der keltischen Gräber (Städle),
man vergleiche die Technik mit heute.

Gebaut wurde die Brienerseebahn 1913 - 1916

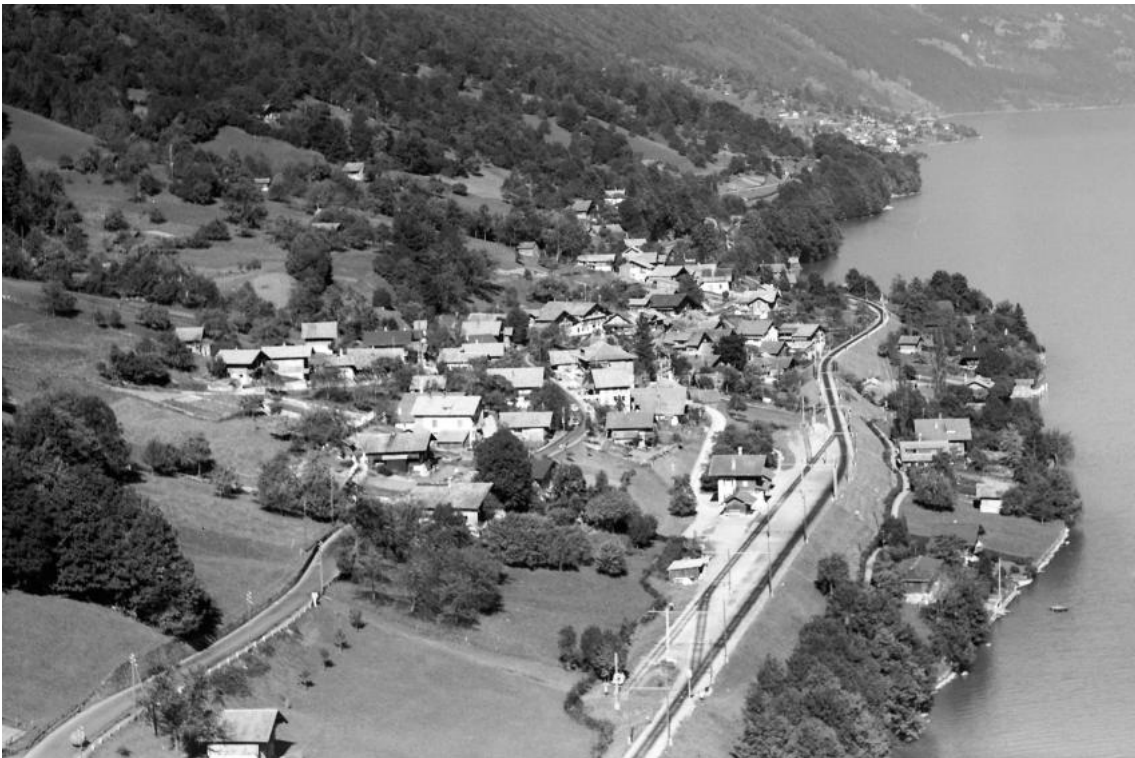


Hier wird jubiliert

Man erkennt zwischen den Protagonisten 'ein 2. Gleis'



1920 fotografierte Pfr. Huber sein Haus in der Ursisbalm. Rechts davon ist die Gärtnerei, die vor Emissionen der Dampflok mit einer Betonmauer geschützt wurde.



Die ETH kam in den Besitz obiger Luftaufnahme von Niederried 1956. Das 2. Gleis mit den zwei Abstellgleisen wurde 2003 im Rahmen einer Zivilschutzübung abgebaut.



1942 wurde die Strecke elektrifiziert und in der Folge modernisiert. Wie sich 2007 bei 'grossen' Messungen zeigte, erfolgte das ziemlich konzeptlos. Jede Bauetappe wurde ohne Bezug zu den Vorgängigen durchgeführt.



Eine der letzten Fahrten auf der alten Trasse.



Die Fahr-, Erd- und Speiseleitungen wurden abgebaut.



Dann wurden die Masten fürs 'Ziehen' vorbereitet. Der rechts vom Hydranten weigerte sich standhaft (und war danach immer 'störend im Bild')! Er verblieb und wurde integriert.



Die Masten wurden aufgenommen ...



... und ins Sendli bei Interlaken geflogen.



Umgehend begann der Rückbau.
Die bereitgelegte Weiche zeigt den herrschenden Optimismus!



Es erfolgte der Aushub, das Entfernen der alten Trasse.
Gleich zu Beginn wurden die neuen Mastfundamente gegossen.



Es wurden weitere Geräte aufgefahen!



Einerseits wurde noch abgebaut, andererseits neu erstellt.



Es wurde Schotter und darauf Planie eingebracht.



Diese Planie wurde geglättet.



Die Planie wurde mit Schotter über- und einer Folie abgedeckt. Darauf kamen wieder je eine Lage Schotter und Planie.



In Spitzenzeiten bewegte sich im Bereich der Baustelle ein Dutzend LKWs, dem Platz geschuldet vorwärt und rückwärts.



Im ganzen Gewusel wurden u.a. auch der neue Perron betoniert ...



... und die Kandelaber gestellt und angeschlossen.



Die zweite Lage Überzug wurde anschliessend asphaltiert.



Die Zeigerkelle aus dem Schiesssport bedeutet bei der Bahn 'Halt'.



Der Motor der Raupe 'tönt'! Ansonsten verlief der Bau vergleichsweise human.



Nicht mehr benötigtes Gerät wurde umgehend weggefahren ...



... denn der Platz war knapp!



Umgehend wurde eine dritte Schicht Schotter aufgebracht als Träger der Betonschwellen.
So gewaltig die Bagger aussehen, lässt sich doch sehr exakt arbeiten.



Die Schwellen wurden bereitgelegt...



... und verlegt.



Dann wurden die Zwischenräume verfüllt. Die angelegten Depots reichten jeweils nur für kleine Bereiche. Rückwärts anfahren 'sparte' Wendemanöver!



Der Verlauf der Geleise wurde erkennbar.



Zwei Schotterwagen fanden aufs neue Geleise und wurden eifrig eingesetzt...



... dieweil ein Bahnersatz-Bus an einem Tieflader vorbeifuhr. Man beachte den Verkehrsdienst, der nötige Hilfe leistete.



Man erkennt, was da wird.



Links die 'Lok' (Zweiwegebagger), rechts ein Schotterwagen aus der Sicht eines 12-Jährigen.



Ein weiterer Meilenstein war erreicht: Die Stopfmaschine war am Arbeiten.
In einer Stunde erledigt sie viele Tagewerke einer *Gramper-/Kramper*kolonne.



Weiterer Schotter musste her, vom Depot oder gleich vom LKW.



Der Schotter wurde in der Fahrt eingebracht ...



... derweil weiter gestampft wurde.



Nachfüllen war eine logistische Aufgabe!



Dann bremste Schnee 'wie lange nicht gesehen' fast alle Arbeiten ein.



Die neu 'aufgetakelten' Masten wurden im Lüttschinnen-Delta aufgenommen, nach Niederried geflogen und 'Bolzen-genau' gesetzt. - Siehe Film von Linus Brügger!



Kaum standen die Masten und noch während die Stopfmaschine ihre Arbeit beendete machten sich die Leitungsbauer an die Arbeit.



Der Schienenstoss zur Weiche wurde noch 'optimiert' (verschliffen) ...



... so wie in der Fortsetzung die Schweisstellen der beiden neuen Gleise.



Zeitgleich wurden die Schienen 'richtig' festgezogen.
Die Schneefallgrenze ist nah, und der 21.12. noch fern!



Was da noch alles zu erledigen war. Koordination zählt!



Das Wetter 'kooperierte' bis auf wenige Momente.



Die Fahrleitungen wurden montiert.



Irgendwie imposant, der Mastenwald links und rechts.



Die Umgebung (...) wurde asphaltiert.



'Letzter' Schotter wurde verladen.



Nicht jede Ansicht muss sich gleich erschliessen.



Der Asphalt ist nur ein Provisorium. ??? 1964 in Handarbeit erstellt, kommt nächstes Jahr die Bahnhofstrasse neu, mit Wasser, Elektrizität und weiteren Leitungen.



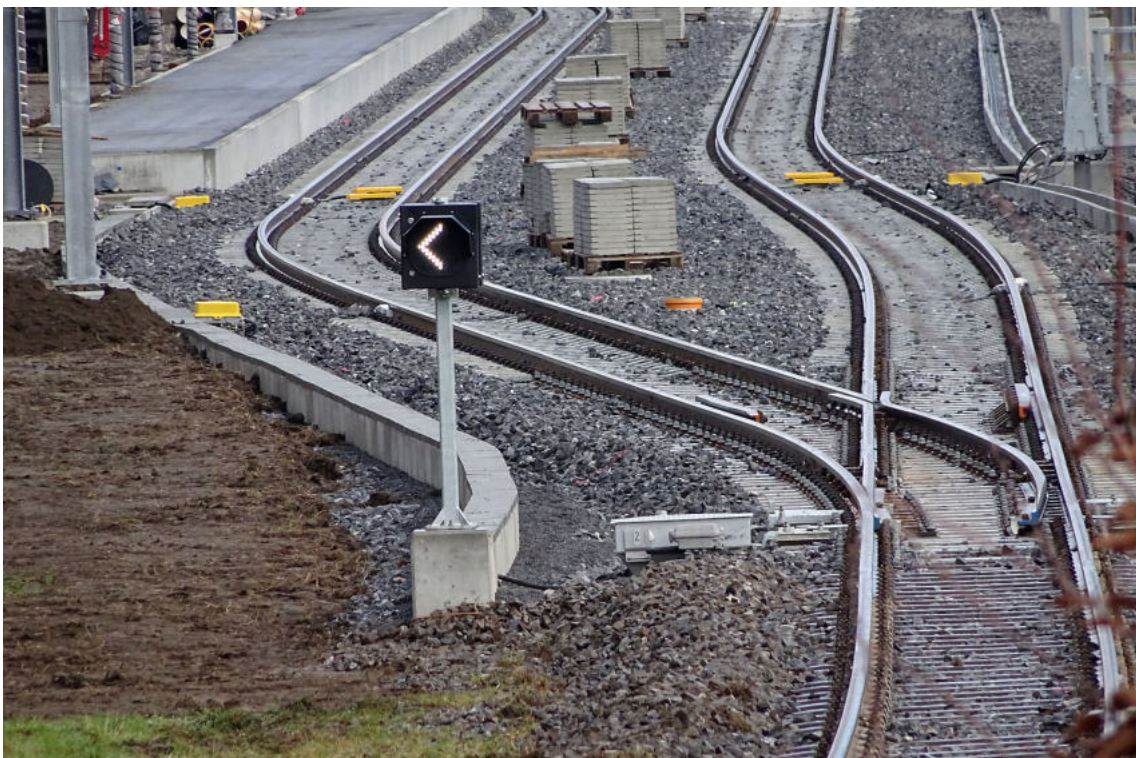
Es folgten Arbeiten an der Umgebung, der Anschluss vom Billetautomaten und das Giessen von Leitlinien.



Dieweil wurde die Baustelleninstallation weggeräumt.



'Symbolbild': Alle gaben sich bis zum Schluss grosse Mühe!



Ob das neue Weichensignal wirklich zeigt wie es soll, wird man sehen.



Letzte Justierungen.



Die Weichenprüfung ist erfolgt. Und siehe da: Die Richtung stimmt!



'Früher' genügte in Niederried eine Balise ...



... und so ein Schild war nicht notwendig.



Die Träger für Holzmasten, letzte Zeichen der Elektrifizierung von 1942, wurden entfernt.



Der Schutzzaun wurde fixiert.



Im Frühling wird angesät!



Kies ist für Rollkoffer und Rollstühle nicht geeignet.

Doch die asphaltierten Flächen vom anderen Zugang wurden gereinigt. Auch das: Spitze!