

# 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](https://zentralbahn.ch/herbstsperre2025)  
More information at [zentralbahn.ch/herbstsperre2025](https://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](https://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

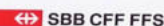
Die Zentralbahn ist bemüht, allen Reisenden einen reibungslosen Betrieb zu ermöglichen. Aufgrund der Bauarbeiten sind Einschränkungen und Unannehmlichkeiten jedoch unvermeidbar. Sämtliche Details zu den Einschränkungen finden Sie auf der Website.

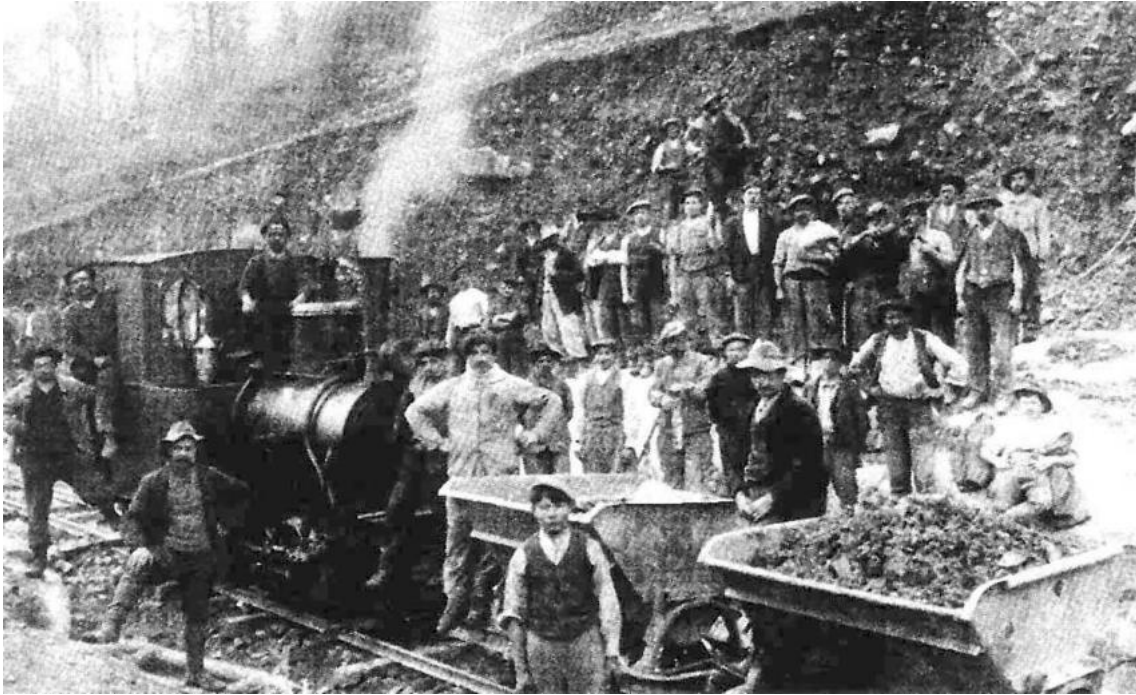


#### Aktuelle Informationen

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

[zentralbahn.ch/bauprojekte-berner-oberland-herbst-2025](https://zentralbahn.ch/bauprojekte-berner-oberland-herbst-2025)





Gleisbau um 1913 in Niederried nahe den 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 einer 'grossen' Messung zeigte, erfolgte das bezüglich 'Stromführung' ziemlich konzeptlos. Jede Bauetappe wurde ohne Bezug zu den Vorgängigen durchgeführt.



Eine der letzten Fahrten eines *Finks* auf dem alten Geleise.



Die Fahr-, Erd- und Speiseleitungen wurden abgebaut.



Dann wurden die Masten fürs 'Ziehen' vorbereitet. Der rechts vom Hydranten weigerte sich standhaft! (Er 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.



Weitere Geräte wurden aufgefahren!



'Baggerballett': Einerseits wurde noch abgebaut, andererseits neu erstellt.



Für das Gleisbett wurde Schotter und darauf Planie eingebracht.



Diese Planie wurde geglättet.



Die geglättete Planie wurde mit einer Folie abgedeckt und wie zuvor das Erdreich mit Schotter überdeckt. Darauf kam erneut eine Lage 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 leise.



Nicht mehr benötigtes Gerät wurde umgehend weggefahren ...



... denn der Platz war knapp!



Umgehend wurde auf den Asphalt eine dritte Schicht Schotter als Träger der Betonschwellen aufgebracht. - 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.



Ein Bahnersatz-Bus fuhr an einem Tieflader vorbei, derweil der Verkehrsdienst da nötige Hilfe leistete. Alle trugen gegenseitig Sorge, sodass die Arbeiten glückten.



Die Sache nimmt Gestalt an.



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



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 gestopft wurde.



Nachfüllen war eine logistische Aufgabe!



Kurz bevor Schnee 'wie lange nicht gesehen' fast alle Arbeiten ein.



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



Kaum standen die Masten und noch während die Stopfmaschine ihre Arbeit am Gleis 1 beendete machten sich die Leitungsbauer an die Arbeit.



Der Schienenstoss zur Weiche wurde '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.  
Man beachte die 'Schweineschwänzchen'. Auch das Rätsel löste sich.



Die Fahrleitungen wurden montiert.



Irgendwie imposant, der Mastenwald links und rechts.  
Dass der Kleinbahnhof nicht allen gefällt, ist verständlich.



Die Umgebung (...) wurde asphaltiert.



'Letzter' Schotter wurde verladen.



Nicht jede Ansicht muss sich gleich erschliessen.



Der Asphalt sei nur ein Provisorium. ??? 1964 in Handarbeit erstellt, soll nächstes Jahr die Bahnhofstrasse 'neu kommen', mit Wasser, Elektrizität und weiteren Leitungen.



Es folgten Arbeiten an der Umgebung, der Anschluss vom Biletautomaten und das Giessen von Leitlinien. Noch immer fehlt Schotter.



Die Baustelleninstallation wurde weggeräumt.



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



Ob das neue Weichensignal wirklich zeigt wie es soll?  
Die Abdeckungen vom Leitungskanal liegen bereit.



Letzte Justierungen an den Fahrleitungen.



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



'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 wurde angesät!



Kies ist 'naturnah', doch für Rollkoffer und Rollstühle nicht geeignet.  
Doch der Asphalt vom anderen Zugang wurden gereinigt. Auch das: Spitze!



Gefälle beim Wasserablauf ist nie falsch. Also musste die Rabatte weg. An die tiefste Stelle kam eine Sickerung und die Rabatte wurde neu.



'Absperritis': Dass ja dem Edel-Geländer nichts geschieht!  
Der Sinn von Pfosten erschliesst sich nicht immer! Ob der ganz rechts sein muss?



Im 'Westen' wurde noch gearbeitet ...



... dieweil der Zugang von Osten her 'stand'!



Ein Personenzug R70 *Fink* aus Meiringen wurde erwartet ...



... und nach dem Eintreffen bestiegen.



Zwei Eilzüge kreuzen in Niederried, links nach Interlaken Ost, rechts nach Meiringen.



Links zieht eine *HGe 101 3* revidierte Wagen und einen Steuerwagen nach Meiringen, rechts fährt ein *Fink* gekoppelt an einen *Adler* nach Interlaken.



Links fährt ein Fink nach Meiringen, rechts ein Express Richtung Interlaken ...



... was von oben so *ausschaut*.

Vater Arnd und Sohn Paul Reitmeier ergänzten sich!



Symbol für die Zukunft:

Ein Glücksklee wird von zwei 'alten' Langenthaler Isolatoren flankiert.

Die Arbeit der Bahnhof-Vorstände am Stellwerk, bei der Zugabfertigung und bei der Billetausage sind Erinnerung. Leider wurden die Gerätschaften entsorgt, so auch die beiden Glocken zur Zugankündigung aus Oberried und Ringgenberg. Heute verkünden Lautsprecher u.a. die Zugdurchfahrt auf Gleis 2. Nur steht da nie ein Passagier.

<https://www.zentralbahn.ch/de/kennenlernen/bahnfreunde/rollmaterial>

<https://www.zentralbahn.ch/de/kennenlernen/bauprojekte/laufende-bauprojekte/bauprojekte-berner-oberland-herbst-2025>

<https://www.zentralbahn.ch/de/kennenlernen/bauprojekte/laufende-bauprojekte>

<https://www.zentralbahn.ch/de/kennenlernen/bauprojekte/abgeschlossene-bauprojekte/notsanierung-brienz>