



sind angetrieben. Die NINA kann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h verkehren. Sie verfügt über automatische Kupplungen (Scharfenberg), um flexibel auf betriebliche Bedürfnisse wie das Stärken und/oder Schwächen im Spitzenverkehr reagieren zu können.

Ab dem Fahrplanwechsel 1999 standen die NINA-Züge vorwiegend auf den S-Bahn-Strecken Bern–Neuenburg (S5), Bern–Mur-

ten/Avenches (S55) und Bern–Rosshäusern (S51) sowie an den Abenden und Wochenenden auf der S2 (Langnau–Schwarzenburg) im Einsatz. Ab dem Fahrplanwechsel 2001 wurde auf der Linie Bern–Neuenburg schrittweise das sogenannte «Flügelzug-konzept» eingeführt, bei dem der Zuglauf unterwegs geteilt wird (z. B. Bern–Kerzers–Murten/Neuenburg). Dieses Konzept dehnte die BLS später auf andere Linien aus.

Serie	Betriebsnummern	Ablieferung
1	525 001–008	1998–1999
2	525 009–014	2002–2003
3	525 015–032	2003–2004
4	525 033–036	2004–2005

Die Beschaffung erfolgte in vier Serien, wobei ab der zweiten Serie auch die Transports de Martigny et Régions (TMR) und die Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) Fahrzeuge bestellten. Die TMR beschaffte drei (RABe 527 511–513) und die TRN zwei Fahrzeuge (RABe 527 321–322). Die beiden Fahrzeuge der TRN wechselten 2008 als RABe 525 037 und 038 zur BLS, wobei die 038 später an die TMR verkauft wurde. Die TMR-Fahrzeuge wurden später zu RABe 525 039–041 umnummeriert. Die später beschafften RABe 535 «Lötschberger» gelten als eine Weiterentwicklung der NINA und können auch gemeinsam mit ihr in Mehrfachtraktion verkehren.

Sämtliche Fahrzeuge wurden als dreiteilige Triebzüge abgeliefert. Ab 2007 liess die BLS die RABe 525 015–027 mit einem zusätzlichen Wagenkasten zu vierteiligen Fahrzeugen umrüsten, wobei die Vierteiler neu an beiden Zugsenden im Hochflurbereich Erstklassabteile aufwiesen.

Nach zahlreichen Kundenrückmeldungen wurden im Rahmen des Programms



Foto: Hans Roth

Der RABe 525 038 am 5. Oktober 2010 in Spiez kurz vor der Entfernung der Westside-Werbung.