

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 210-2015
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.864

Eingereicht am: 04.09.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



Zukunft einer direkten Bahnverbindung zwischen Zweisimmen und Interlaken-Ost

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat im Februar 2015 einen Kantonsbeitrag von 1,21 Millionen Franken für die geplante Umspuranlage im Bahnhof Zweisimmen bewilligt. Die Anlage ermöglicht ab 2018 den durchgehenden Einsatz von Reisezugwagen auf dem Meter- und dem Normalspurnetz von MOB und BLS. Für Pendler und Touristen aus Montreux, aus dem Pays-d'Enhaut, aus Montbovon und aus dem Saanenland, die ins Simmental, nach Spiez oder Interlaken reisen, entfällt damit das Umsteigen in Zweisimmen.

In seiner Medienmitteilung vom 12. Februar 2015 betont der Regierungsrat richtigerweise, dass eine direkte Bahnverbindung zwischen Interlaken und dem Genfersee für den Tourismus im Berner Oberland von grosser Bedeutung ist.

Die wirtschaftliche und soziale Entwicklung einer Region oder eines Landes hängt von zahlreichen Faktoren ab. Die Qualität der Strassen- und Bahnverbindungen gehört zweifellos dazu.

Das Berner Oberland gehört zu den schönsten Orten der Schweiz und der ganzen Welt.

Dank einer neuen Begeisterung für schöne Landschaften und mit den touristischen Aktivitäten, die mit diesem dauerhaften Enthusiasmus einhergingen, hat sich das Berner Oberland im 19. Jh. schneller entwickelt.

Der Bau einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur hat weitgehend dazu beigetragen, dass das Oberland zur touristischen Region wurde. Dazu zwei Beispiele: Die 1905 eingeweihte Verbindung der MOB (Montreux–Berner Oberland) und der seit 1912 bestehende majestätische Bahnzugang zum Jungfrauoch (Top of Europe) haben es Millionen von Menschen aus dem In- und Ausland ermöglicht, das Berner Oberland zu entdecken.

Trotz dieser phantastischen Bauten kann man es noch besser machen. In diesem Zusammenhang sind wir der Ansicht, dass die direkten Verbindungen zwischen Interlaken-Ost und Montreux ab 2018 kurzfristig gesehen sicherlich eine phantastische Lösung sind, längerfristig aber keine ideale Lösung darstellen.

Bis 2030 könnten viele Züge, die auf einem Meterspurnetz zwischen der Waadtländer Riviera, Gstaad, Spiez, Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Meiringen und Luzern verkehren, viel mehr zum Ausbau des Tourismus und ganz allgemein der Wirtschaft des Oberlands und des Kantons Bern beitragen als die beschlossene Umspuranlage in Zweisimmen.

Wir begrüssen das Engagement des Regierungsrates beim Bau einer Umspuranlage in Zweisimmen, bitten ihn jedoch auch um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wird die Umspuranlage, dank der dieselben Bahnwagen auf dem Meterspurnetz der MOB und auf dem Normalspurnetz der BLS eingesetzt werden können, nicht zu einer definitiven Aufgabe des wunderbaren Bauprojekts einer Meterspur zwischen Zweisimmen und Interlaken-Ost führen?
2. Können die Züge, die von Montreux nach Interlaken-Ost verkehren, auch bis nach Grindelwald, Lauterbrunnen oder über den Brünig sogar bis nach Luzern fahren?

Verteiler

- Wählen Sie ein Element aus
- Grosser Rat