

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

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: Nein

RRB-Nr.: 1399/2015 vom 25. November 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



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 Verbin-

derung 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?

Antwort des Regierungsrates

Das Projekt einer Direktverbindung Montreux–Interlaken hat eine lange Geschichte. Dabei bestand zeitweilig auch die Idee einer dritten Schiene zwischen Zweisimmen und Interlaken, so dass die Meterspürzüge durchgehend von der Waadtländer Riviera über das Berner Oberland bis nach Luzern hätten verkehren können. Vertiefende Abklärungen haben allerdings gezeigt, dass ein solcher Projektansatz sehr hohe Investitionen in die Bahninfrastruktur erfordern würde. Nebst technischen Schwierigkeiten der unterschiedlichen Bahnsysteme von MOB, BLS und Zentralbahn wäre insbesondere die Querung des Bahnhofs Spiez und somit der Lötschberghauptachse äusserst aufwändig gewesen. Deshalb sieht das heutige Projekt umspurbare Wagen vor, die sowohl von Lokomotiven der MOB als auch der BLS gezogen werden können. Mit diesem Projekt können täglich mehrere Direktverbindungen zwischen Montreux und Interlaken angeboten werden, ohne dass sehr hohe Investitionen getätigt werden müssen.

Zu den Fragen:

1. Mit der Umspuranlage in Zweisimmen und den umspurbaren Wagen entsteht eine umsteigefreie Verbindung zwischen Montreux und Interlaken. Das ursprüngliche, sehr teure Projekt eines dritten Gleises, welches dasselbe zum Ziel hat, wird nicht mehr weiterverfolgt.
2. Das Weiterführen von Zügen von Montreux–Interlaken Ost nach Grindelwald, Lauterbrunnen oder Luzern ist aus Sicht des Regierungsrates nicht umsetzbar und zudem von bescheidenem Nutzen. Im Gegensatz zur Linie Montreux–Interlaken haben die Linien Interlaken–

Grindelwald, Interlaken–Lauterbrunnen und Interlaken–Luzern Abschnitte mit Zahnradbetrieb. Eine automatische Umspurung von Zügen mit Zahnradausrüstung ist derzeit technisch nicht möglich. Der Aufwand zur Entwicklung solcher Fahrzeuge wäre mit sehr hohen Kosten verbunden.

Während in Zweisimmen die meisten Touristen umsteigen und weiterreisen, machen die Fahrgäste in Interlaken oft einen Zwischenhalt – sei es zur Besichtigung der Ortschaft oder um einen Ausflug zu einer der zahlreichen Sehenswürdigkeiten zu unternehmen. Die Reise von Montreux bis Luzern ist mit fünf Stunden Reisezeit zudem ziemlich lang. Durchlaufende Züge in Interlaken sind daher aus Kundensicht von eher geringer Bedeutung.

Verteiler

- Grosser Rat