

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 343-2013  
Vorstossart: Interpellation  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2013.1586

Eingereicht am: 28.11.2013

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Pfister (Zweisimmen, FDP) (Sprecher/in)  
Kohler (Steffisburg, BDP)  
Moser (Biel/Bienne, FDP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja  
Dringlichkeit gewährt: Ja 23.01.2014

RRB-Nr.: 184/2014 vom 19. Februar 2014  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



### Sparpotenzial beim Umbau Bahnhof Zweisimmen?

---

Mitten in der Spardebatte des Grossen Rates berichtet die BZ Berner Zeitung am Mittwoch, 20. November 2013) «Bahnhof Zweisimmen wird für 59 Millionen aufgerüstet» und «Trans-Golden-Pass-Traum wird real». Bis am 17. Dezember 2013 liegt das umfangreiche Dossier bei der Gemeinde Zweisimmen auf.

Wenn man der Zeitung Glauben schenken darf, so kosten die Investitionen von BLS und MOB ins Rollmaterial zusätzlich rund 75 Millionen. Auch die Sicherungsanlage ist in die Jahre gekommen und muss ersetzt werden. Kostenpunkt gut 38 Millionen. Dafür dürfen dann Touristen umsteigefrei das Oberland von Interlaken nach Montreux durchqueren. Wahrlich viel Geld für eine reine Komfortsteigerung. Und dies in Zeiten der leeren Staatskasse.

Zusammen mit und gestützt auf unzählige Reaktionen aus der Bevölkerung stellen wir dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Wurde das umfangreiche Projekt auf Sparpotenzial hin untersucht?
2. Welche kostengünstigeren Varianten wurden geprüft?

3. Können wir uns dieses Nice-to-have-Projekt angesichts der leeren Staatskasse noch leisten? Setzt man da die richtigen Prioritäten?
4. Welche anderen dringend notwendigen ÖV-Projekte müssen wegen dem Umspurprojekt über die Klinge springen?
5. Warum braucht es zwei Umspurgleise? Würde eines nicht reichen?
6. Wo liegt der wirtschaftliche Nutzen dieser Umspurung, wenn das heutige Umsteigen schneller vor sich geht als der Umspurvorgang?
7. Mit welchen weiteren Kosten ist zu rechnen (Bahnhof, Umgebung, Streckenanpassungen MOB und BLS)?
8. Wie werden die BLS-Haltestellen für die schmalen Wagen angepasst? Und mit welchen Kosten ist da zu rechnen?
9. Welchen volkswirtschaftlichen Nutzen zieht das Oberland aus diesem Projekt, das primär den von Interlaken nach Montreux fahrenden Touristen dient?

### **Antwort des Regierungsrates**

Das Projekt Umbau Bahnhof Zweisimmen ist ein Teil des Gesamtvorhabens "TransGoldenPass", das einen durchgehenden Zugsbetrieb zwischen Montreux und Interlaken ermöglichen soll.

Ein wesentlicher Teil der Kosten beim Umbau des Bahnhofs Zweisimmen fällt ohnehin an, denn das Stellwerk des Bahnhofs Zweisimmen ist dringend sanierungsbedürftig und kann aus Sicherheitsgründen nicht verzögert werden. Zudem stehen bei der MOB in den nächsten Jahren Ersatzbeschaffungen beim Rollmaterial an. Deshalb ist es grundsätzlich sinnvoll, die erforderlichen Sanierungs- und Erneuerungsmassnahmen im Bahnhof Zweisimmen mit dem Vorhaben "TransGoldenPass" zu verbinden und Synergieeffekte zu nutzen (vgl. dazu auch Postulat 342-2013). Dies allerdings unter der strikten Voraussetzung, dass die Wirtschaftlichkeit des "TransGoldenPass"-Projekts nachgewiesen werden kann.

Entschieden ist im Moment noch nichts. Wegen der langen Fristen beim Plangenehmigungsverfahren und des aus Sicherheitsgründen dringenden Handlungsbedarfs musste das Bewilligungsverfahren zum Umbau Bahnhof Zweisimmen vor einer definitiven Entscheidung zum "TransGoldenPass" eingeleitet werden. Der Entscheid wird damit jedoch in keiner Weise präjudiziert.

Das Ziel des Gesamtvorhabens "TransGoldenPass" ist, mit einem touristischen Zusatzangebot höhere Erlöse zu erwirtschaften und die öffentlichen Abgeltungen für die betroffenen Bahnlinien deutlich zu senken. Aufgrund der bis Ende 2013 vorliegenden Daten und Unterlagen zum "TransGoldenPass" ist der Nachweis der Wirtschaftlichkeit zurzeit noch nicht erbracht. Der Regierungsrat wird erst dann einen definitiven Entscheid treffen, wenn alle relevanten Fakten zur Wirtschaftlichkeit klar und entscheidungsreif vorliegen.

Die Investitionen zum "TransGoldenPass" sollen durch den Bund (BAV) und die Kantone (VD, FR und BE) getragen werden. Dabei werden auch die Bahninfrastrukturkosten gemäss der geltenden Gesetzgebung (Eisenbahngesetz) anteilmässig auf Bund und die Kantone aufgeteilt. Nachdem der eidgenössischen FABI-Vorlage zugestimmt wurde, muss sich der Kanton Bern an den nach 2015 anfallenden Infrastrukturkosten voraussichtlich nicht mehr beteiligen.

- 1./2. Das Gesamtvorhaben "TransGoldenPass" wird seit mehreren Jahren durch die Bahnunternehmungen BLS und MOB vorangetrieben. Die Besteller des öffentlichen Verkehrs (Bund und Kantone) haben dabei verschiedentlich darauf hingewirkt, dass das Vorhaben kostengünstig und den Grundsätzen des regionalen Personenverkehrs entsprechend geplant und auf das bestehende Fahrplanangebot abgestimmt wird.  
Der Umbau des Bahnhofs Zweisimmen wurde, wie grundsätzlich alle Bahninfrastrukturanlagen, in Eigenverantwortung durch die Bahnen selbst geplant. Solche Planungen werden immer in Varianten vorangetrieben bis diejenige mit dem besten Nutzwert fest steht.  
So wird auch das Anfang September 2013 zur Bewilligung eingereichte Projekt zum Umbau Bahnhof Zweisimmen laufend weiterentwickelt und kritisch auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft. Gegebenenfalls werden Optimierungen als Projektänderungen zur nachträglichen Bewilligung beim BAV eingereicht werden.
3. Das Vorhaben "TransGoldenPass" wird nur dann mit öffentlichen Geldern unterstützt, wenn es nachweislich wirtschaftlich ist und Bund und Kantone dank deutlich höherer Erlöse künftig bei den Abgeltungszahlungen entlastet werden. Erweist sich das Vorhaben "TransGoldenPass" als reines Nice-to-have-Projekt, wird es nicht mitfinanziert.
4. Das Umbauprojekt Bahnhof Zweisimmen ist im Investitionsrahmenkredit öV 2014–2017 vorgesehen. Es muss grundsätzlich wegen dieses Projekts auf kein anderes ÖV-Projekt verzichtet werden. Vorbehalten bleiben allerdings Sparmassnahmen aufgrund von Budgetkürzungen in der Investitionsrechnung.
5. Das zur Bewilligung eingereichte Projekt zum Umbau Bahnhof Zweisimmen basiert auf einer Angebotsvariante, bei der die zweistündlich verkehrenden "TransGoldenPass"-Züge in Zweisimmen kreuzen. Eine neuere, kostenoptimierte Variante, die zurzeit parallel geprüft wird, geht von einem Fahrplanangebot ohne reguläre Kreuzungen in Zweisimmen aus. Im Interesse der Betriebsstabilität befürworten die Bahnen ein zusätzliches, umspurfähiges Betriebsgeleise. Sollte es sich jedoch zeigen, dass mit dem vorgesehenen Fahrplanangebot tatsächlich auf Jahre hinaus auf ein zweites Umspurgleis verzichtet werden kann, dann wird diese Variante gewählt.
6. Generell hat eine Reduktion der Umsteigevorgänge einen erheblichen Einfluss auf die Nachfrage. Mit dem Umspuren kann neu eine umsteigefreie Verbindung zwischen dem Saanenland und Spiez mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr Richtung Bern – Zürich/Basel angeboten werden. Die BLS und die MOB rechnen damit, dass dank einer umsteigefreien und touristisch sehr attraktiven Direktverbindung Montreux – Interlaken zusätzliche Reisegruppen gewonnen werden können. Gerade Reisegruppen richten ihre Routenwahl stark danach aus, ob ein Umsteigen nötig ist, oder nicht.
7. Im Simmental sind nebst dem Umbau Bahnhof Zweisimmen diverse Massnahmen geplant, die alle unabhängig vom "TransGoldenPass" notwendig sind. Es entstehen demnach zwischen Spiez und Interlaken durch den "TransGoldenPass" keine Zusatzkosten. Auf dem Abschnitt Zweisimmen – Montreux ist der Bedarf an Infrastrukturausbauten noch nicht abschliessend bekannt.

8. Beim Umspuren wird nicht nur die Spurbreite der Wagen verändert, sondern auch die Höhenlage des Wagenkastens an die entsprechende Norm-Perronhöhe angepasst. Dadurch können die "TransGoldenPass"-Wagen sowohl für Halte an den Perrons der Schmal- wie der Normalspurgleise benutzt werden. Die Überbrückung der Spaltbreite zwischen dem Wagen und der Perronkante wird rollmaterialeseitig mittels Schiebetritt sichergestellt. Es entstehen daher keine weiteren Kosten an den BLS-Haltstellen.
9. Mit der geplanten Direktverbindung werden drei weltbekannte Orte (Interlaken, Gstaad und Montreux) miteinander verbunden. Wie bereits erwähnt, sollen so höhere Erlöse generiert und der Abgeltungsbedarf auf den betroffenen Bahnlinien gesenkt werden. Der Regierungsrat rechnet zudem damit, dass die gesamte Tourismusdestination Berner Oberland von der zusätzlichen Attraktion profitieren wird.

## **An den Grossen Rat**