

Würde ein Bahninfrastrukturprojekt im Kanton Bern vorher umgesetzt, kommen die Fonds-Gelder noch nicht zum Einsatz, wird es dafür erst im Jahre 2016 umgesetzt, zahlt der Bund an den Kosten mit.

Der «Anzeiger von Saanen» vermutete daher im Februar 2014, dass das Postulat nur aus Verzögerungsgründen eingereicht worden sei, damit die Kantone Bern und Waadt nicht den Hauptteil der Kosten zu tragen haben. Die Vorsteherin der Berner Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, verneint auf Anfrage jedoch, dass hier ein Zusammenhang zwischen der langen Evaluation der Umspuranlage und dem FABI-Abstimmungsergebnis besteht: «Das kann man so nicht sagen, das hatte insbesondere auch mit den genauen Abklärungen des Bundes zu tun. Es ging vor allem um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Diese Wirtschaftlichkeit musste auch im Sinne des Steuerzahlers genau geprüft werden.» Allerdings räumt die Regierungsrätin auch ein: «Dass wir angesichts der FABI-Vorlage mit dem Bauvorhaben lieber noch ein Jahr gewartet haben, ist aus kantonaler Sicht sicher auch verständlich.»

Nun aber kann es in der Tat bald losgehen mit dem Umspurwerk der MOB. Laut der gestrigen Medienmitteilung des Regierungsrates des Kantons Bern wurde ein Kantonsbeitrag an die geplante Umspuranlage der MOB im Bahnhof von Zweisimmen im Umfang von 1,21 Millionen Franken bewilligt. Gesamthaft betragen die Kosten 7,5 Millionen Franken.

Vorausgesetzt, die Kantone Freiburg und Waadt (sie bezahlen jeweils 162 000 Franken bzw. 1,438 Millionen Franken) und auch der Bund (nach der FABI-Vorlage übernimmt der Bund den Hauptteil der Kosten mit 4,69 Millionen Franken) geben ebenfalls ihr OK zum Projekt – womit gerechnet werden darf, denn man hat sich abgesprochen – dürften die Baumaschinen für das Umspurwerk und für die Umbauarbeiten im Bahnhof Zweisimmen im Jahre 2016 auffahren.

Auch Clivaz Grégoire, Medienverantwortlicher der MOB, zeigte sich auf Anfrage sehr erfreut über den Entscheid der Berner Regierung: «Ja, wir sind sehr glücklich, dass der Berner Regierungsrat die Finanzierung des Umspurwerkes in Zweisimmen akzeptiert hat. Wir – und natürlich die BLS – werden mit den Arbeiten in Zweisimmen natürlich so schnell wie

möglich beginnen. Gleichzeitig werden wir anfangen, die bestehenden Wagen anzupassen und neue Fahrzeuge zu bestellen.»

Auch das Saanenland dürfte wohl von dieser umsteigefreien Bahnverbindung und einem verstärkten Tourismusaufkommen zwischen dem Genfer- und Brienersee profitieren.

MICHAEL FÖHN

TransGoldenPass

Das Problem besteht seit Jahrzehnten und konnte bis heute nicht gelöst werden: Auf der Strecke zwischen Montreux und Zweisimmen beträgt die Spurbreite der GoldenPass-Züge lediglich einen Meter (Schmalspur), ab Zweisimmen in Richtung Thun und Interlaken 1,435 Meter (Normalspur). Um das Problem zu lösen, ist ein Umspurwerk in Zweisimmen geplant. Hierbei wird mittels eines technischen Verfahrens die Spurweite des Zuges geändert. Der Passagier bekommt davon wenig mit – vor allem braucht er dazu nicht umzusteigen.

Für die Tourismusbranche war das Umsteigen bisher ein No-Go. Was für einen Schweizer Pendler kaum ein grosses Problem ist, macht den fremdsprachigen Gästen aus der Ferne Kopfzerbrechen. Dementsprechend werden solche Umsteige-Strecken von den grossen Reiseagenturen kaum gebucht. Ob die Angst davor, den Anschluss zu verpassen oder die Bequemlichkeit hier ausschlaggebend sind, bleibe dahingestellt und ist in diesem Zusammenhang auch nicht wichtig.

Fährt der Zug von Montreux nach Interlaken in Zukunft ohne den Zwang umzusteigen (darum auch TransGoldenPass genannt), könnten sich für die MOB in der Zukunft ganz neue Vermarktungsmöglichkeiten im Bereich Panoramazug ergeben.

Übrigens wird mit dem Bau der Umspuranlage in Zweisimmen auch der Bahnhof in Zweisimmen umgebaut – dies hauptsächlich auch aus Sicherheitsgründen, denn die bisherige Bahnhofanlage genügt den neuesten Sicherheitsanforderungen nicht mehr. Federführend beim Umbau ist die BLS.

MICHAEL FÖHN