

## Beschreibung und finanzielle Angaben

**Bauherr** BLS Netz AG Vereinbarung Art. 56 EBG

### Projektbeschreibung

Unter dem Titel "TransGoldenPass" sollen ab Fahrplan 2018 vier umsteigefreie Kurspaare zwischen Interlaken Ost und Montreux verkehren. In Zusammenarbeit mit der Industrie haben die Bahnen ein "Spurwechselfeld" entwickelt und die Machbarkeit eines Umspurens zwischen Normal- auf Schmalspur nachgewiesen.

Die Finanzierung der in Zweisimmen notwendigen Umspuranlage erfolgt über die Infrastrukturleistungsvereinbarung zwischen der BLS, dem BAV und dem Kanton Bern. Mit RRB 554/2014 hat der Kanton Bern die Finanzierung der notwendigen Investitionen auf der Strecke Spiez – Zweisimmen (SEZ) für das Jahr 2015 sichergestellt. Nicht Bestandteil des Beschlusses waren die Mehrkosten einer Umspuranlage im Bahnhof Zweisimmen. Für diese stellen die Kantone Waadt, Bern und Freiburg sowie der Bund im Jahr 2015 einen Pauschalbeitrag von CHF 7'500'000.-- zur Verfügung. Der Anteil des Kantons Bern beläuft sich auf 16.2 % bzw. CHF 1'212'600.--.

### Kosten & Finanzierung

		Budget	Ist
Bund	CHF	4'687'200	
Kanton Waadt	CHF	1'438'200	
Kanton Freiburg	CHF	162'000	
Kanton Bern brutto	CHF	1'212'600	
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>7'500'000</b>	

### ÖV-Investitionsbeitrag Kanton Bern

Kanton Bern brutto	CHF	1'212'600
./. Anteil bernische Gemeinden	CHF	-404'200
<b>ÖV-Nettoinvestition zu Lasten Kanton Bern</b>	<b>CHF</b>	<b>808'400</b>

**Kreditbeschluss** RRB

**Baubeginn** 2015 **Inbetriebnahme** 2018

## Vier zentrale Zielsetzungen und räumliche Wirkung

### 1. Zentrale Zielsetzungen von Investitionsbeiträgen im ÖV

1.1 Investition für die Gewährleistung der Betriebssicherheit

kein Beitrag

Beitrag  
klein-mittel-gross

X

1.2 Investition für die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft

X

1.3 Investition in die Verbesserung der Dienstleistungsqualität

Mit dem Wegfall des Umsteigens in Zweisimmen wird die Attraktivität der Verbindung Interlaken - Montreux deutlich erhöht und die touristische Vermarktung vereinfacht.

1.4 Investition für die Bereitstellung nachfragegerechter Kapazitäten

Mit dem Angebot von durchgehenden Zügen Interlaken - Montreux wird eine deutliche Nachfragesteigerung erwartet.

### 2. Dominierende räumliche Wirkung der Investition

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mind. gesamt-kantonal	über-regional/kantonal	regional	lokal

stark verbessert  
verbessert  
leicht verbessert  
keine Veränderung  
leicht verschlechtert  
verschlechtert  
stark verschlechtert

**3. Wirtschaft**

**3.1 ÖV-Erreichbarkeit des Standortes**

**3.2 Erreichbarkeit von ESP bzw. Regionalzentren**

**3.3 Qualität des ÖV**  
Neue umsteigefreie Verbindungen Interlaken - Montreux.

**3.4 Wirtschaftlichkeit des ÖV**  
Die betrieblichen Mehrkosten des umsteigefreien Angebots werden über höhere Einnahmen gedeckt werden können.

**4. Gesellschaft**

**4.1 Verkehrssicherheit**

**4.2 Lebensqualität in Siedlungsgebieten**

**4.3 Mobilitätsangebot aus Sicht der Anwohner**

**4.4 Intermodaler Verkehr**

**5. Umwelt**

**5.1 Lokale Umweltbelastung (Lärm, Luft)**

**5.2 Flächenverbrauch**

**5.3 Trennwirkung ausserhalb von Siedlungsgebieten**

**5.4 Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV**  
Reduktion von Bustranfernern von ausländischen Reisegruppen nach/ab Zweisimmen.

**Gesamtbeurteilung**

Stärken:

Schwächen:

Gesamturteil: Für die Ermöglichung von umsteigefreien Fahrten auf der Strecke Montreux – Interlaken Ost sind die Ausbauten im Bahnhof Zweisimmen und die Erstellung einer Umspuranlage zwingend notwendig.