



Bieler Tagblatt  
2501 Biel  
032/ 321 91 11  
www.bieler.tagblatt.ch

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 22863  
Parution: 6x/semaine

N° de thème: 278.002  
N° d'abonnement: 1076394  
Page: 12  
Surface: 60'275 mm<sup>2</sup>

## Wird der Entscheid unnötig hinausgezögert?

**Trans Golden Pass** Der Entscheid zu einer umsteigefreien Verbindung zwischen Montreux und Interlaken steht aus. Nun wird dem Kanton vorgeworfen, die Sache durch laufend neue Forderungen verzögert zu haben.



Bild direkt von Interlaken bis Montreux? Es ist weiter unklar, ob Fahrgäste in Zukunft die Aussicht auf die Oberländer Berglandschaft ohne Umsteigen geniessen können.

Die umsteigefreie Verbindung von Montreux nach Interlaken lässt auf sich warten: Das Projekt werde vom bernischen Amt für öffentlichen Verkehr mit bürokratischen Vorwänden blockiert, schreibt die Interessengemeinschaft (IG) Golden Pass in einer Medienmitteilung. Schon vor drei Jahren hätte der Entscheid fallen sollen, seither musste auf Begehren des Amtes «eine fast unüberschaubare Anzahl von Marktstudien, Fahrplänenentwürfen, Verkaufskonzepten, Marketingplänen und Finanzierungsvarianten erstellt werden». Laufend würden neue Forderungen nachgereicht. Die IG Golden Pass zeigt sich «über dieses wirtschafts- und innovationsfeindliche Verhalten beunruhigt».

Richard Kummrow, ehemaliger Direktor der Montreux-Oberland-Bahn (MOB) und Vorstandsmitglied der IG Golden Pass sagt: «Die ganze Angelegenheit hat den Charakter eines

makabren Hinhaltespiels angenommen.» Die MOB und die BLS würden seit Jahren mit neuen Forderungen konfrontiert. So zum Beispiel fordere das Amt für öffentlichen Verkehr Vorhersagen darüber, wie viele Touristen im Jahr 2025 die Bahn benutzen würden, wie viele Touristen aus dem asiatischen Raum sich darunter befinden würden und wie sich dies auf die deutschen Feriengäste auswirken könnte. Auch wie viele Erst- und Zweitklassfahrer sich unter ihnen befinden würden, schein für die Entscheidung wichtig zu sein. Die Bahnunternehmen sollen zudem vorhersagen können, welche Einnahmen man im Jahr 2025 aus der Tourismusbranche generieren könnte.

«Für den Fall, dass diese Prognosen nicht zutreffen sollten, wurden Risikofinanzierungspläne verlangt. Es scheint, als ob konzeptuelles Denken einer blinden Planungsgläubigkeit gewi-

chen ist», sagt Kummrow.

### Brachliegende Projekte

Mit der Aussage «Wir müssen noch mehr über das Projekt wissen» würde das Amt seine Forderungen begründen. Welche Informationen genau für einen Entscheid fehlen würden, ist Richard Kummrow jedoch nicht klar. «Das Projekt hat die öffentliche Hand bisher 2,5 Millionen Franken gekostet.» Dieses Geld wäre bei einem negativen Entscheid verloren. So wie auch «über eine halbe Million Franken» von MOB und BLS. Letztere habe sechs Personen vollamtlich an diesem Projekt arbeiten lassen. «Mehrere Mannjahre zu deutlich mehr als 100 000 Franken», wie Kummrow weiss. Und auch auf andere Projekte der Bahnbetriebe habe das Vorgehen des Kantons negative Folgen gehabt: «Mehrere Projekte der MOB liegen seit Jahren brach.» Die Ressourcen seien gebunden,

zvg



Bieler Tagblatt  
2501 Biel  
032/ 321 91 11  
www.bielertagblatt.ch

Genre de média: Médias imprimés  
Type de média: Presse journ./hebd.  
Tirage: 22863  
Parution: 6x/semaine

N° de thème: 278.002  
N° d'abonnement: 1076394  
Page: 12  
Surface: 60'275 mm<sup>2</sup>

Investitionen kaum möglich. Zudem seien «viele Mitarbeiter demotiviert davongelaufen». Was das Problem sei, sei ihm nicht klar. «Im Vergleich zu anderen Projekten ist dieses eines der erfolgversprechendsten.»

«Wir sind über die Vorwürfe der Interessengemeinschaft Golden Pass irritiert», sagt Christian Aebi, Co-Leiter des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr. «Sie sind aus der Luft gegriffen.» Erstens sei nicht nur der Kanton Bern für einen Entscheid zuständig, sondern auch die Kantone Waadt und Freiburg. Dazu komme der Bund. Unter der Federführung von Letzterem würden zurzeit Gespräche mit den Bahnen laufen, weiss Aebi. Zweitens «geht es um Steuergelder. Für uns ist eine sorgfältige Prüfung des Projektes daher wichtig.»

### Umsteigen in Zweisimmen

«Das Gesuch wurde Anfang September 2013 eingereicht», sagt

Florence Pictet, Mediensprecherin vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation BAV. Das BAV werde seinen Entscheid zu gegebener Zeit treffen. Es würden Diskussionen über «die finanziellen Beiträge der Kantone und des Bundes für das Rollmaterial» laufen. Heute müssen Fahrgäste in Zweisimmen, wo die Meterspur der MOB endet, auf einen Regionalexpress der BLS umsteigen, um nach Interlaken zu gelangen. Doch diese Direktverbindung könnte 2017 wegfallen, was für die Gäste ein zweimaliges Umsteigen in Zweisimmen und Spiez bedeuten würde. «Für mobile Leute ist Umsteigen keine Sache. Anders sieht es für Ältere, Behinderte und Familien mit Kinderwagen aus», sagt Kummrow. Das Problem würde sich aber vor allem bei den Touristen stellen. «Ein Produkt kann auf dem internationalen Tourismusmarkt fast nicht verkauft

werden, wenn es mit Umsteigen verbunden ist.» Zu gross sei die Angst der Touroperators, mit einer Gruppe stecken zu bleiben. «Müssen sie umsteigen, wählen sie darum den Bus.» 90 Prozent aller ausländischen Gäste seien nicht an den Bahnverkehr gewöhnt. «Wird ein Südamerikaner mit einer Bahnfahrt konfrontiert, fragt er als Erstes, wie gefährlich es sei», sagt Kummrow. «Sie kennen oft nur die Realität im eigenen Land.»

«Als ich Direktor der MOB war, hatte ich versprochen, dass am 11.11.2011 der Direktzug zwischen Montreux und Interlaken fährt», sagt Kummrow. Nun befürchte er, dass auch der von Regierungsrätin Barbara Egger versprochene Termin Ende 2017 nicht eingehalten werden kann. «Es wird wahrscheinlich 2019», sagt er. Wann mit einem Entscheid gerechnet werden darf, ist ungewiss. Daniela Toneatti