

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Mittwoch (Nachmittag), 17. März 2021 / Mercredi après-midi, 17 mars 2021

**2. Priorität – Bau- und Verkehrsdirektion /
2^e priorité – Direction des travaux publics et des transports**

**87 2020.RRGR.358 Motion 270-2020 Zimmermann (Frutigen, SVP)
Der BLS-Lötschberg-Scheiteltunnel ist vollständig zu sanieren**

**87 2020.RRGR.358 Motion 270-2020 Zimmermann (Frutigen, UDC)
Rénovation complète du tunnel de faîte du Lötschberg**

Präsident. (*Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.*) Geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, ich bin zwar noch etwas allein in diesen Reihen, aber ich erlaube mir doch, Sie zur Nachmittagssitzung zu begrüßen. Ich begrüsse Herrn Regierungsrat Christoph Neuhaus, den ich wohl aufgeschreckt habe. Ich begrüsse die Damen und Herren im Saal. Wir blieben vor Traktandum 87 stehen, einer Motion von Grossrat Kurt Zimmermann: «Der BLS-Lötschberg-Scheiteltunnel ist vollständig zu sanieren». Diese Motion wurde zurückgezogen. Herr Grossrat Zimmermann möchte eine kurze Erklärung abgeben, und er hat dazu das Wort.

Kurt Zimmermann, Frutigen (SVP). Ich ziehe die Motion mit folgender Erklärung zurück: Die Lötschberg-Scheiteltunnel-Sanierung hat in den letzten Monaten viel Staub aufgewirbelt, und zwar nicht nur auf der Baustelle. Das ursprüngliche Projekt beinhaltet eine durchgängige feste Fahrbahnerneuerung mit der vollständigen Sanierung. Die vertraglich festgelegte Bauzeit beträgt vier Jahre, und der Werkvertrag wurde für 89 Mio. Franken an die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Marti AG vergeben. Nach dem Baubeginn stellt die ARGE der BLS Nachforderungen wegen höheren Aushub- und Betonmengen, sodass sich die Kosten für das ganze Projekt plötzlich auf 157 Mio. Franken belaufen und es zwei Jahre länger dauern soll. Offenbar gab es bei der Ausschreibung der Bauarbeiten Lücken, was den Interpretationsspielraum bei der Auslegung des Werkvertrags zur Folge hatte. Die Bauausschreibung der Projektverantwortlichen erachte ich dabei als mangelhaft und unseriös. Die Antwort der BLS an den Regierungsrat enthielt neue Fakten, die in dieser präzisen Form noch nie zu hören waren. Die BLS und die ARGE Marti haben sich auf eine abgespeckte Variante von 130 Mio. Franken geeinigt. Dafür erhält das Südportal bei Goppenstein, das letzte Teilstück von 1,3 Kilometern, keine fest eingebaute Fahrbahn, sondern es wird bloss der Schotterüberbau konventionell ausgewechselt. Gemäss dieser neuen Lösung sollte die neue Variante kostengünstiger sein. Das Dorf Kandersteg sollte entlastet werden, und die betrieblichen Einschränkungen bei laufenden Sanierungsprojekten würden verkürzt. Wenn diese Faktoren bei der Umsetzung wirklich zum Tragen kommen, ist das zu begrüßen. Es spricht in der Tat einiges für eine kostengünstige Lösung, ganz besonders auch für das Dorf Kandersteg, das dann weniger Lastwagenverkehr hat. Deshalb habe ich diesen Vorstoss zurückgezogen. Es braucht zwar eine Portion Zuversicht, denn die neue kostengünstigere Variante hätten wir eigentlich auch bei der ersten Bauausschreibung erwarten dürfen.

Das Fazit aus meiner Optik: Die nachträgliche BLS-Begründung erachte ich nach wie vor als vorge-schoben, um dem Sparauftrag auszuweichen und die Mehrkosten auf mehrere Jahre aufzuteilen. Ständerat Werner Salzmann hat im Ständerat eine ähnliche Motion (20.4423, *Curia Vista*) wie meine eingereicht, die noch hängig ist, mit der Bedingung aber, dass die Sanierungsmehrkosten innerhalb des ordentlichen Bundesbeitrags bei anderen Projekten kompensiert werden müssen. Im Namen der Steuerzahler verlange ich von der BLS, dass sie sich an die von ihr geäusserten Vorgaben hält, und ich wünsche, dass sie in Zukunft ihre vielseitigen Projekte seriöser plant.