



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 270-2020
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2020.RRGR.358

Eingereicht am: 10.11.2020

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Zimmermann (Frutigen, SVP) (Sprecher/in)
Wandfluh (Kandergrund, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 26.11.2020

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

Der BLS-Lötschberg-Scheiteltunnel ist vollständig zu sanieren

Der Regierungsrat als Mehrheitsaktionär der BLS AG wird beauftragt, sich bei der BLS AG sowie beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einzusetzen, dass die 14,6 km lange Fahrbahn im Lötschberg-Scheiteltunnel im Rahmen der jetzt erfolgenden Arbeiten vollständig saniert wird.

Begründung:

Die Sanierung des 100-jährigen BLS-Lötschberg-Scheiteltunnels zwischen Kandersteg und Goppenstein wird länger dauern und teurer werden als geplant. Im 14,6 km langen Lötschberg-Scheiteltunnel lässt die BLS das bisherige Trassees aus Holzschwellen und Schotter durch eine feste Fahrbahn aus Beton ersetzen, damit die Fahrt ruhiger und die Lebensdauer des Trassees länger werden. Die Bauarbeiten begannen 2018 und hätten 2022 zu Ende gehen sollen. Die BLS-Netz AG, eine Tochterfirma der BLS, hat als Bauherrin den Werkvertrag für 89 Millionen Franken an die Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Marti AG vergeben. Dann stellte diese jedoch Nachforderungen an die BLS wegen höheren Aushub- und Betonmengen, so dass sich die Kosten für das ganze Projekt plötzlich auf 157 Millionen Franken belaufen sollen. Offenbar gab es Lücken in der Ausschreibung der Bauarbeiten, was Interpretationsspielraum bei der Auslegung des Werkvertrags zur Folge hatte. Nun soll die Allgemeinheit die Folgen tragen. Zwar haben sich die BLS und die ARGE Marti AG geeinigt, indem die BLS der ARGE Marti AG 130 Millionen Franken für die Fahrbahnneuerung nachzahlen soll, dafür würde aber die ARGE Marti AG den doppelspurigen Tunnel lediglich bis 1,3 Kilometer vor dem südlichen Tunnelportal mit einer neuen Betonfahrbahn ausrüsten.

Die Gesamtkosten für die BLS belaufen sich aktuell also inklusive interner Kosten, Honorare und Kosten für die Sicherheit auf 145 statt auf 105 Millionen Franken, aber die verbleibende 1,3 Kilometer lange Doppelspur soll unfertig bleiben und die Sanierung ein Jahr länger dauern. Diese Änderung des Sanierungsprojekts im Lötschberg-Scheiteltunnel bedingt eine Änderung der Plangenehmigung, also der vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erteilten Baubewilligung. Dies bietet eine optimale Gelegenheit zur Intervention,

die ohnehin angezeigt ist, wenn man mittelfristig nicht noch mehr Steuergeld verschwenden will. Sämtliche bauliche Infrastrukturen der Bauunternehmungen sind jetzt vorhanden. Wenn nicht jetzt das ganze Trassee saniert wird, werden die 1,3 Kilometer später noch teurer zu stehen kommen.

Begründung der Dringlichkeit: Es ist dringend so rasch als möglich zu intervenieren, solange der Entscheid im Interesse der Steuerzahlenden noch korrigiert werden kann.

Verteiler

– Grosser Rat