



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 027-2023
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2023.RRGR.49

Eingereicht am: 06.03.2023

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Flück (Interlaken, FDP) (Sprecher/in)
Zumbrunn (Brienz BE, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 09.03.2023

RRB-Nr.: 551/2023 vom 17. Mai 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Betrieb des Grimseltunnels nach dem Bau, was steht an?

Auf der nationalen Ebene steht der Entscheid zum Grimseltunnel an. Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen und hat auch schon verschiedene Kostenbeiträge an die Vorbereitungsarbeiten gesprochen.

Aus unserer Sicht ist zu klären, was ein möglicher Bau des Tunnels für die Betroffenen in der Region Meiringen-Guttannen, aber auch für den Kanton bedeutet.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Bleibt die heutige Buslinie Innertkirchen–Guttannen ergänzend zur Grimselbahn erhalten?
2. Wenn nein, gibt es noch ein ÖV-Angebot für die Zwischenstationen, insbesondere die Haltestelle Boden?
3. Werden die im Sommer angebotenen und von der öffentlichen Hand unterstützten Touristenbusse über die Grimsel auch weiterhin geführt und unterstützt und ab wo starten diese, wenn der Tunnel realisiert wird?
4. Wenn nein, wie werden die bis jetzt bedienten Haltestellen zwischen Guttannen und Grimselpasshöhe bedient?
5. Wie hoch sind die Kosteneinsparungen der Gemeinde Guttannen, falls Buslinien oder Haltestationen aufgehoben werden?
6. Sind die Erstellungskosten für die beiden Bahnhöfe in der Gemeinde Guttannen in den von den Initianten angegebenen Kosten enthalten?

7. Dient die Bahn zwischen Innertkirchen und Guttannen (beide Bahnhöfe) nur dem Personenverkehr?
8. Falls nein, sind die für den Materialtransport notwendigen Voraussetzungen in den Kostangaben der Initianten enthalten (Rollmaterial und Infrastruktur bei den Bahnhöfen)?
9. Von welchen Frequenzen wird bei den beiden Bahnhöfen in der Gemeinde Guttannen ausgegangen?
10. Wie entwickeln sich die ÖV-Punkte der Gemeinde Guttannen mit zwei Bahnhöfen gegenüber der heutigen Situation?
11. Fahrplankonzept generell: Bedingt dieses noch Ausbauten der bestehenden Infrastruktur? Und sind die Kreuzungsstellen auch bei allfälligen Veränderungen des Konzepts noch an der richtigen Stelle?
12. Besteht ein Konzept mit Kostangaben über den Betrieb z. B. Luzern–Zermatt/Interlaken–Zermatt?
13. Können solche zukünftigen Angebote ohne Umsteigen und mit der heute vorhandenen Infrastruktur realisiert werden, oder müssen da noch weitere Infrastrukturen gebaut werden, und wenn ja, zu welchen Kosten?
14. Sind die möglichen Betreiber MGB oder zb mit ihren Infrastrukturen kompatibel? Falls nein, fallen da noch weitere Investitionskosten an?
15. Falls zusätzliches Rollmaterial beschafft werden muss: Sind diese Kosten in den Kostangaben der Initianten enthalten?
16. Ist genügend Personal vorhanden, um einen möglichen Betrieb zu gewährleisten?
17. Vor einigen Jahren hat der Grosse Rat aus Kostengründen entschieden, die Gemeinden Leissigen (1213 Einwohnende) und Därligen (401 Einwohnende) von der Bahn abzukoppeln, und nun sollen Richtung Grimsel zwei Bahnhöfe gebaut werden? Der eine ausschliesslich touristisch und der andere für 280 Einwohnende? Wie kann dies begründet werden?
18. Welche Gesetzesgrundlage lässt eine grundsätzliche rein touristische Unterstützung einer zukünftigen Bahn zu?
19. Werden die eingesetzten Mittel, die primär der Stärkung des Alpenraums dienen sollen, das aber nur mit jährlichen Abgeltungszahlungen möglich sein wird, wirklich eine entsprechende Wirkung entfalten?

Begründung der Dringlichkeit: Da der Entscheid auf nationaler Ebene in Kürze ansteht, müssen die gestellten Fragen umgehend beantwortet werden. Die Folgekosten und mögliche Konsequenzen betreffend ÖV-Erschliessung sind bis heute nicht bekannt.

Antwort des Regierungsrates

Einleitend weist der Regierungsrat darauf hin, dass aufgrund des frühen Projektstands noch keine Detailplanung zum Bahnbetrieb durch den Grimseltunnel vorliegt. Der entsprechende Beschluss auf Bundesebene als Basis für das allfällig weitere Vorgehen steht noch aus. Verschiedene der hier aufgeworfenen Fragen können deshalb nicht abschliessend beantwortet werden. Das betrifft insbesondere die offenen Fragen zur Finanzierung. Sollte das Bundesparlament das

Vorhaben gutheissen, würde die Finanzierung über den BIF erfolgen. Grundsätzlich müssten Kanton und Gemeinden also keine Beiträge an die Bahninfrastruktur leisten. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass für Kanton und Gemeinden im weiteren Projektumfeld Kosten anfallen würden (z. B. Anpassungen Strassen oder Werkleitungen).

Auch Bezug auf die konkrete Ausgestaltung des ÖV-Angebots, das heute mit Bussen betrieben wird, ist die Beantwortung der aufgeworfenen Fragen vom Beschluss auf Bundesebene abhängig; sollte der Bund die Realisierung des Projekts beschliessen, dann würde der Regierungsrat die erforderlichen Anpassungen im Rahmen der kommenden Angebotsbeschlüsse dem Parlament zur Genehmigung vorlegen. Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

1. Bleibt die heutige Buslinie Innertkirchen–Guttannen ergänzend zur Grimselbahn erhalten?

Das künftige Busangebot zwischen Innertkirchen – Guttannen müsste unter Berücksichtigung des geplanten Bahnangebots unter Federführung der Regionalkonferenz Oberland-Ost geprüft werden. Da die Erschliessung von Guttannen bereits mit der Bahn gewährleistet wäre, ist fraglich, ob es überhaupt eine ergänzende Buserschliessung brauchen würde.

2. Wenn nein, gibt es noch ein ÖV-Angebot für die Zwischenstationen, insbesondere die Haltestelle Boden?

Die Notwendigkeit einer ergänzenden Buserschliessung müsste auch hier vertieft abgeklärt werden.

3. Werden die im Sommer angebotenen und von der öffentlichen Hand unterstützten Touristenbusse über die Grimsel auch weiterhin geführt und unterstützt und ab wo starten diese, wenn der Tunnel realisiert wird?

Die Zentralalpenlinie über den Grimselpass ist ein touristisches Angebot von Postauto. Die Linie wird heute durch den Kanton als Linie des Regionalverkehrs finanziell unterstützt, da die Postautokurse auch die Gemeinde Guttannen erschliessen. Die Bedeutung für die regionale Erschliessung dürfte durch die Grimselbahn entfallen. Die Entscheidung zur Weiterführung dieses Angebotes läge aber bei Postauto.

4. Wenn nein, wie werden die bis jetzt bedienten Haltestellen zwischen Guttannen und Grimselpasshöhe bedient?

Bei einem Verzicht von Postauto auf Fahrten über den Grimselpass würden die Haltestellen nicht mehr bedient.

5. Wie hoch sind die Kosteneinsparungen der Gemeinde Guttannen, falls Buslinien oder Haltestationen aufgehoben werden?

Der Kostenverteilungsschlüssel bernische Gemeinden sieht für das Jahr 2023 einen Beitrag durch die Gemeinde Guttannen aufgrund der Buserschliessung von ca. 6500 Franken vor. Beim vollständigen Wegfall der Buserschliessung würde sich eine entsprechende Kostenreduktion ergeben.

6. Sind die Erstellungskosten für die beiden Bahnhöfe in der Gemeinde Guttannen in den von den Initianten angegebenen Kosten enthalten?

Ja, diese Kosten sind enthalten: Sie umfassen den Neubau des Bahnhofs Innertkirchen mit seitlichen Perrons und Unterführung im Bereich der heutigen Haltestelle Grimseltor und den Neubau des Bahnhofs Guttannen in einer seitlich offenen Galerie mit Kabelkanal bergseitig.

7. *Dient die Bahn zwischen Innertkirchen und Guttannen (beide Bahnhöfe) nur dem Personenverkehr?*

Grundsätzlich wären Trassen für den Güterverkehr ausserhalb der fahrplanmässigen Betriebszeiten (z. B. in der Nacht) oder in einer beschränkten Masse auch mit den fahrplanmässig verkehrenden Personenzügen möglich. Diese Möglichkeit des Gütertransportes könnte in Zeiten mit gesperrter Strassenverbindung nach Guttannen von Bedeutung sein. Die Haltestelle Guttannen ist gemäss den derzeit vorliegenden Projektunterlagen aber nicht für den Umschlag von Gütern ausgestaltet.

8. *Falls nein, sind die für den Materialtransport notwendigen Voraussetzungen in den Kostenangaben der Initianten enthalten (Rollmaterial und Infrastruktur bei den Bahnhöfen)?*

Vorgesehen ist die Nutzung des Tunnels in Ausnahmen für Schwertransporte der Kraftwerke Oberhasli nach Handeck (Unterirdische Haltestelle Handeck mit Zugangs- und Kabelstollen zum Unterwerk Handeck), Rollmaterial dafür ist in den Kostenangaben der Initianten nicht vorgesehen. Diese Kosten werden über die Betriebskosten anfallen.

9. *Von welchen Frequenzen wird bei den beiden Bahnhöfen in der Gemeinde Guttannen ausgegangen?*

Gemäss einer «Nutzenstudie» des Büros SMA (2022) wird für Guttannen von einer Nachfrage von 200 Fahrgästen pro Tag ausgegangen.

10. *Wie entwickeln sich die ÖV-Punkte der Gemeinde Guttannen mit zwei Bahnhöfen gegenüber der heutigen Situation?*

Massgebend für die Bestimmung der Gemeindeanteile sind zu zwei Dritteln das Verkehrsangebot und zu einem Drittel die Wohnbevölkerung. Das Verkehrsangebot für die Grimselbahn ist noch nicht definitiv festgelegt worden. Grundsätzlich gilt die Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV). Unter der Annahme eines Stundentaktes der Bahn von 15 täglichen Kurspaaren ergibt sich ein Gemeindebeitrag von rund 44 000 Franken aufgrund des Angebots und von unverändert rund 15 000 Franken aufgrund der Einwohnerinnen und Einwohner. Der Gemeindebeitrag von Guttannen würde somit von derzeit rund 20 000 Franken auf 59 000 Franken steigen.

11. *Fahrplankonzept generell: Bedingt dieses noch Ausbauten der bestehenden Infrastruktur? Und sind die Kreuzungsstellen auch bei allfälligen Veränderungen des Konzepts noch an der richtigen Stelle?*

Es wurden mehrere mögliche Varianten geprüft. Als Kreuzungsstellen dienen die Bahnhöfe Innertkirchen und Guttannen, letzterer zugunsten der Verfügbarkeit eines zusätzlichen Trasses pro Stunde sowie für Kreuzungsverschiebungen im Verspätungsfall. Für den Anschluss des Grimseltunnels an das bestehende Netz sind Investitionen im Bahnhof Innertkirchen erforderlich. Das betrifft den Doppelspurabschnitt Innerkirchen Grimseltor – Innertkirchen KWO. Diese Kosten sind im Projekt «Grimselbahn» bereits berücksichtigt. Durch den einspurigen Tunnel gibt es eine beschränkte Flexibilität, das Fahrplanangebot an veränderte Konzepte anzupassen.

12. Besteht ein Konzept mit Kostenangaben über den Betrieb z. B. Luzern–Zermatt/Interlaken–Zermatt?

Zur einem möglichen Angebot Luzern – Zermatt bzw. Interlaken – Zermatt liegen zurzeit keine Angaben vor. Das Basiskonzept sieht eine stündliche Verbindung Interlaken – Meiringen – Oberwald vor mit Anschlüssen in Meiringen und Oberwald an die Züge der Zentralbahn (zb) und Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB).

13. Können solche zukünftigen Angebote ohne Umsteigen und mit der heute vorhandenen Infrastruktur realisiert werden, oder müssen da noch weitere Infrastrukturen gebaut werden, und wenn ja, zu welchen Kosten?

Ein durchgehendes Angebot Luzern – Zermatt benötigt Fahrzeuge, welche die unterschiedlichen Stromsysteme der zb und MGB beherrschen. Zudem wird getestet, ob zukünftig mit einem Adhäsions-Zug ohne Zahnrad die vorhandenen unterschiedlichen Zahnradsysteme überwunden werden können.

14. Sind die möglichen Betreiber MGB oder zb mit ihren Infrastrukturen kompatibel? Falls nein, fallen da noch weitere Investitionskosten an?

Die Kompatibilität mit der Infrastruktur ist grundsätzlich gewährleistet. Die Kosten für weitere Bauwerke ausserhalb des effektiven Tunnels sind in der Schätzung der Gesamtkosten von 660 Millionen Franken der Grimselbahn enthalten.

15. Falls zusätzliches Rollmaterial beschafft werden muss: Sind diese Kosten in den Kostenangaben der Initianten enthalten?

Kein bestehendes bzw. bestelltes Rollmaterial der Zentralbahn oder Matterhorn-Gotthard-Bahn kann die Anforderungen ohne Anpassungen bzw. ohne neue Zulassungen einhalten. Die Anforderungen könnten technisch voraussichtlich durch neue Fahrzeuge erfüllt werden. Diese Kosten sind aktuell nicht in der Kostenschätzung enthalten, da diese Kosten über den Betrieb durch die Besteller Bund und Kantone zu tragen wären.

16. Ist genügend Personal vorhanden, um einen möglichen Betrieb zu gewährleisten?

Für den Betrieb des neuen Angebots müssten neue Mitarbeitende rekrutiert werden.

17. Vor einigen Jahren hat der Grosse Rat aus Kostengründen entschieden, die Gemeinden Leissigen (1213 Einwohnende) und Därligen (401 Einwohnende) von der Bahn abzukoppeln, und nun sollen Richtung Grimsel zwei Bahnhöfe gebaut werden? Der eine ausschliesslich touristisch und der andere für 280 Einwohnende? Wie kann dies begründet werden?

Ausgangspunkt der Umstellung von Bahn auf Bus der Linie Spiez – Interlaken war unter anderem ein Auftrag des Grossen Rates die Verkehrsmittelart auf dieser Linie zu überprüfen, da die Auslastung der Regionalzüge teils äusserst bescheiden war. Gestützt auf die Ergebnisse dieser Studie hat der Grosse Rat beschlossen die Linie auf Bus umzustellen, gleichzeitig aber auch das Angebot zu verdichten. Eine Erfolgskontrolle hat ergeben, dass die Bus-Linie sehr zuverlässig betrieben werden kann und die Anschlüsse in Spiez besser eingehalten werden.

Die Grimselbahn verbindet das Oberhasli mit dem Obergoms und verbindet die Schmalspurnetze von Zentralbahn und Matterhorn-Gotthardbahn. Die Potenzialstudien der Projektträger geht zwischen Innertkirchen und Oberwald von einer Nachfrage zwischen 800 und 1200 Personen pro Tag aus. In den Entscheid für oder gegen die Grimselbahn fliessen aber zu-

sätzlich zu den Kostenüberlegungen im regionalen Personenverkehr übergeordnete wirtschafts- und energiepolitische Faktoren ein wie beispielsweise die Bündelung von Infrastrukturen (Bahn und Strom), die Erschliessung von Berggebieten und die Nutzung von Synergien.

18. Welche Gesetzesgrundlage lässt eine grundsätzliche rein touristische Unterstützung einer zukünftigen Bahn zu?

Da die Linie – analog zu den Linien durch den Lötschberg oder den Weissenstein erschliessungsberechtigte Ortschaften erschliesst, handelt es sich bei der Grimselbahn nicht um eine touristische Linie, sondern um eine Linie des Regionalverkehrs. Die ungedeckten Betriebskosten der Linie sind wie bei allen Linien des Regionalverkehrs durch den Bund und die Kantone zu finanzieren.

19. Werden die eingesetzten Mittel, die primär der Stärkung des Alpenraums dienen sollen, das aber nur mit jährlichen Abgeltungszahlungen möglich sein wird, wirklich eine entsprechende Wirkung entfalten?

Das Tunnelprojekt durch die Grimsel bündelt als erstes Grossprojekt multifunktionale Infrastrukturen. Der Bahnbetrieb hat das Potenzial, die wirtschaftliche und touristische Erschliessung der Bergregionen nachhaltig zu stärken sowie die aktuelle Erschliessung von Guttannen durch die Strasse im Fall von Naturereignissen wie Erdbeben oder Lawinen abzusichern. Eine detaillierte Abwägung des Kosten-Nutzenverhältnisses wird im Rahmen des Finanzierungsentscheids auf nationaler Ebene erfolgen.

Verteiler

– Grosser Rat