



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	229-2023
Vorstossart:	Interpellation
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2023.RRGR.313
Eingereicht am:	19.11.2023
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in) Michel (Schattenhalb, SVP) Zumbrunn (Brienz BE, SVP)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	286/2024 vom 20. März 2024
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert

Grimsel-Eisenbahntunnel: Haltung des Regierungsrates zu diesem Projekt und möglicher Realisierungszeitplan

Am 16. August 2023 hat der Bundesrat die neue Langfriststrategie «Perspektive BAHN 2050» verabschiedet. In diesem Rahmen schlägt er dem Parlament vor, aus dem Bahninfrastrukturfonds zusätzliche 2,6 Milliarden Franken für Projekterweiterungen und Mehrkosten zu entnehmen.

Die bereits bewilligten Mittel für Eisenbahnprojekte sowie die vorgeschlagenen zusätzlichen 2,6 Milliarden Franken sollten insbesondere den Doppelspurausbau des Lötschberg-Basistunnels auf der gesamten Länge ermöglichen. Dies ist eine ausgezeichnete Nachricht für den Kanton Bern.

Noch aussergewöhnlicher und unerwarteter für unseren Kanton ist jedoch eine andere Nachricht. Aufgrund einer Motion der ständerätlichen Verkehrskommission will der Bundesrat mit der Planung des multifunktionalen Grimsel-Tunnelprojekts beginnen und dieses mit den oben erwähnten 2,6 Milliarden Franken finanzieren.

Die Realisierung dieses grossartigen Projekts würde es ermöglichen, Innertkirchen mit Oberwald durch eine 21,8 km lange Bahnlinie – den grössten Teil davon im Tunnel – mit Zwischenhalten in Guttannen und Handeck zu verbinden. Im Fluchtstollen würde ein Hochleistungskabel verlegt werden, so dass das offene Stromkabel über den Grimselpass zurückgebaut werden könnte.

Die Realisierung dieses begeisternden und sehr umweltfreundlichen Projekts würde eindeutig zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des östlichen Berner Oberlandes, des gesamten Kantons Bern, des Goms sowie der Kantone der Zentralschweiz, des Tessins und Graubündens beitragen. Der Bahntourismus würde dadurch gefördert. Eine Zugfahrt von Bern,

Interlaken oder Luzern – über den Brünig – nach Meiringen, Oberwald, Andermatt, Disentis und Chur ist sicherlich eine verlockende Aussicht. Sportliche Wanderer könnten von Handeck nach Oberwald wandern und mit dem Zug zurückfahren oder umgekehrt.

Diese Investition würde sicherlich Hunderttausende von Nichtmalthusianistinnen und Nichtmalthusianisten in unserem Kanton und anderswo in der Schweiz erfreuen.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Unterstützt er das Projekt des Multifunktionstunnels vollständig oder mit Vorbehalten?
2. Wie sieht seiner Meinung nach der realistische Zeitplan für seine Realisierung aus – vorausgesetzt, dass die politischen Entscheidungen zugunsten der Realisierung dieses Projekts im Einklang mit den Wünschen des Bundesrats selbst getroffen werden?
3. Ist er bereit, alles zu unternehmen, um die Verwirklichung dieses bewundernswerten Projekts zu beschleunigen?
4. Wie können die wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen dieses Grossprojekts überschlagsmässig abgeschätzt werden?
5. Würde die Verwirklichung dieses Projekts Kosten für unseren Kanton verursachen?

Antwort des Regierungsrates

1. *Unterstützt er das Projekt des Multifunktionstunnels vollständig oder mit Vorbehalten?*

Der Regierungsrat des Kantons Bern unterstützt das Grimselbahn-Projekt zwischen Innertkirchen und Oberwald grundsätzlich. So namentlich auch im Rahmen der interkantonalen Planungsregionen gegenüber dem Bund. Aufgrund des frühen Planungsstandes ist jedoch eine abschliessende Beurteilung des Vorhabens noch nicht möglich.

2. *Wie sieht seiner Meinung nach der realistische Zeitplan für seine Realisierung aus – vorausgesetzt, dass die politischen Entscheidungen zugunsten der Realisierung dieses Projekts im Einklang mit den Wünschen des Bundesrats selbst getroffen werden?*

Der Grimseltunnel wird durch die Grimselbahn AG geplant. Im Moment ist eine Planungszeit von vier bis fünf Jahren und eine Bauzeit von sieben bis acht Jahren vorgesehen.

3. *Ist er bereit, alles zu unternehmen, um die Verwirklichung dieses bewundernswerten Projekts zu beschleunigen?*

Die Entscheidungsprozesse und Terminpläne werden von Bundesseite vorgegeben. Die Einflussmöglichkeiten des Kantons sind daher begrenzt. Der Zeitplan ist gemessen an vergleichbaren Tunnelprojekten in der Schweiz bereits sehr ambitioniert und lässt kaum Spielraum für weitere Beschleunigungen zu.

4. *Wie können die wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen dieses Grossprojekts überschlagsmässig abgeschätzt werden?*

Der Regierungsrat kann basierend auf dem aktuellen Projektstand keine verlässlichen Aussagen zu den wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen machen. Eine frühe Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2014 kam zum Schluss, dass die langfristigen Wirkungen der Grimselbahn auf die regionale Entwicklung überschaubar sein werden. Weiter kommt eine

Studie aus 2022 zum Ergebnis, dass durchschnittlich ca. 800 Reisende täglich den Grimseletunnel benutzen werden. Im Rahmen der Planung der kommenden Bahn-Ausbauschritte wird die Thematik auf Bundesebene vertieft analysiert. Dies wird eine objektive Einschätzung u. a. des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Bahntunnels erlauben. Erst dann wird eine fundierte Aussage zu den wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen möglich und die Grundlage für den anschliessenden Realisierungsentscheid auf Bundesebene gelegt.

5. *Würde die Verwirklichung dieses Projekts Kosten für unseren Kanton verursachen?*

Die Investitionskosten werden von der Grimselbahn AG mit rund 600 Millionen Franken für die kombinierte Infrastruktur beziffert. Diese Kosten würden über den nationalen Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Auch der Kanton Bern zahlt einen Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds, der sich aber aufgrund des Projekts nicht erhöhen würde. Grundsätzlich müssten Kanton und Gemeinden also keine zusätzlichen Beiträge an die Erstellung der 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).

Die ungedeckten Betriebskosten der Transportunternehmen des öffentlichen regionalen Personenverkehrs zu Lasten der Besteller Bund sowie Kantone Bern und Wallis werden heute auf rund 2 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Davon würden für den Kanton Bern jährliche Zusatzkosten von rund 0,8 Millionen Franken beim öffentlichen Verkehr anfallen. Die entsprechende Finanzierung wird im Rahmen des Beschlusses über das Angebot im öffentlichen Verkehr geregelt werden.

Verteiler

– Grosser Rat