



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

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.: 175/2021 vom 17. Februar 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**

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 Trasseesaniert 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.

Antwort des Regierungsrates

Grundsätzlich ist in der Sache zu beachten, dass die Finanzierung der Bahninfrastruktur in der Zuständigkeit des Bundes liegt; sie erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds. Der Kanton Bern leistet einen jährlichen Pauschalbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds, ist aber nicht in Sanierungsprojekten involviert. Der Kanton Bern ist aber als Miteigner der BLS Netze AG von der Thematik betroffen. Der Regierungsrat erkennt das Anliegen der Motionäre und äussert sich dazu wie folgt:

Wie von den Motionären dargestellt, wird die Sanierung des BLS Lötschberg-Scheiteltunnels teurer als angenommen. Statt den ursprünglich ausgehandelten CHF 89 Mio. sollen neu CHF 130 Mio. für die Fahrbahnerneuerung bezahlt werden. Dafür soll der doppelspurige Tunnel nur bis 1,3 Kilometer vor dem südlichen Tunnelportal mit einer Betonfahrbahn ausgerüstet werden. Die verbleibende 1,3 Kilometer lange Doppelspur vor dem Südportal will die BLS Netz AG vorläufig bestehen lassen und zu einem späteren Zeitpunkt sanieren (Variante A).

Für die vollständige Sanierung des Tunnels gibt es zwei Möglichkeiten:

Variante A: Abschluss der laufenden Sanierung ohne Südabschnitt und einer späteren Sanierung des Südabschnitts. Für diese Variante hat sich die BLS Netz AG entschieden.

Variante B: Die direkte vollständige Sanierung inkl. Südabschnitt.

Ein Vergleich der zwei Varianten zeigt, dass das von den Motionären bevorzugte Vorgehen der direkten und vollständigen Sanierung (Variante B) keine bedeutenden Vorteile bringt. Es werden weder Kosten eingespart noch die Auswirkungen auf den Betrieb reduziert.

Folgende Gründe sprechen im aktuellen Kontext hingegen für die Umsetzung der Variante A:

- Im betroffenen Südabschnitt wird das für den Güterverkehr nötige Lichtraumprofil (Zugprofil inkl. Sicherheitsabstand zwischen Zug und Tunnelwand) bereits heute auf beiden Gleisen erreicht. Daher ist es auf diesem Abschnitt sicherheitstechnisch möglich, den heutigen Schotter-Oberbau beizubehalten und auf den Einbau einer Betonfahrbahn zu verzichten. Im übrigen Tunnel muss das Profil vergrössert werden, was mit dem Einbau einer Betonfahrbahn erfolgt.
- Der vollständige Ausbau hat hohe Kosten für die Baustelleninstallation zur Folge, weil die Bauzeit deutlich länger ist. Variante A ist deshalb wirtschaftlicher als Variante B.
- Die Risiken sind geringer, da sich die Dauer der Baustelle um ein Jahr verkürzt.
- Die Erneuerung der Schotterfahrbahn im Süden kann mit dem Umbau des Bahnhofs Goppenstein kombiniert werden und während der Nacht erfolgen. Dieser ist im Jahr 2024 geplant. Der Betrieb wird so nicht eingeschränkt.
- Die betrieblichen Einschränkungen beim laufenden Sanierungsprojekt, die vor allem den Autoverlad betreffen, verkürzen sich um ein Jahr.
- Bei beiden Varianten ergibt sich ein Übergang von fester Fahrbahn zu einem Schotter-Oberbau. Dabei spielt es für den Betrieb keine Rolle, ob der Übergang am Tunnelausgang oder im Tunnel liegt.

Aufgrund der genannten Vorteile bezüglich Kosten und Betrieb hat sich die BLS Netz AG für die Variante A entschieden. Sie hat die Änderungen betreffend den Südabschnitt beim BAV zur Genehmigung beantragt. Die Direktion BAV wird in der Sache abschliessend entscheiden.

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der BLS Netz AG aus den genannten Gründen. Er unterstützt deren Entscheid für die Variante A.

Verteiler

– Grosser Rat