

Ständerat

Conseil des États

Consiglio degli Stati

Cussegli dals stadis



22.4121 s Mo. Rieder. Multifunktionaler Grimseltunnel. Chance jetzt nutzen!

Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 2. Februar 2023

Die Kommission hat an ihrer Sitzung vom 2. Februar 2023 die Motion vorberaten, welche am 29. September 2022 von Ständerat Beat Rieder eingereicht wurde und die der Ständerat der Kommission in der Wintersession 2022 zur Vorberatung zugewiesen hat.

Mit der Motion soll der Bundesrat beauftragt werden, spätestens im Jahr 2023 dem Parlament einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimseltunnels vorzulegen.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und Stichentscheid des Präsidenten, die Motion anzunehmen. Eine Minderheit (Dittli, Burkart, Knecht, Mazzone, Zopfi) beantragt, die Motion abzulehnen.

Berichterstattung: Français

Im Namen der Kommission
Der Präsident:

Hans Wicki

Inhalt des Berichtes

- 1 Text und Begründung
- 2 Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 2022
- 3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates
- 4 Erwägungen der Kommission



1 Text und Begründung

1.1 Text

Der Bundesrat wird beauftragt, spätestens im Jahr 2023 dem Parlament einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimseltunnels vorzulegen.

1.2 Begründung

Das Projekt eines multifunktionalen Grimseltunnels ist per Ende 2022 baureif. Der neue Tunnel sieht einen einspurigen Bahntunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald vor. Mit dem Bau des Tunnels wird gleichzeitig die neue Grimsel-Höchstspannungsleitung unterirdisch verlegt (verkabelt). Der multifunktionale Grimseltunnel weist zahlreiche Vorzüge und Modellcharakter auf:

- Erstmals werden Bahn und Hochspannungsleitungen über eine längere Strecke (22 km) gebündelt. Damit wird ein Auftrag des Bundesrates aus dem Jahr 2019 zur Bündelung von Infrastrukturen umgesetzt und das Projekt wird Vorbildcharakter haben für weitere Bündelungsprojekte.
 - Durch die unterirdische Linienführung und Bündelung werden der Bodenverbrauch reduziert und Eingriffe ins Landschaftsbild sogar rückgängig gemacht, so wie es auch den Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050 entspricht.
 - Dank den Synergien zwischen Verkabelung und Bahntunnel entsteht ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis.
 - Mit dem Bau des Grimseltunnels wird erstmals das Schmalspurnetz nördlich und südlich der Berner Alpen zusammengeschlossen und es entsteht ein neues, attraktives touristisches Produkt welches auch die Erreichbarkeit der am Streckennetz liegenden Ortschaften wesentlich verbessert und so regionalökonomische Impulse im zentralen Alpenraum auslösen kann.
 - Die bautechnischen Risiken sind minim, da die Geologie an der Grimsel bestens bekannt ist.
- Für die Verkabelung der Höchstspannungsleitung besteht eine zeitliche Dringlichkeit. Das entsprechende Sachplanverfahren wurde im Sommer 2022 durchgeführt. Seitens der betroffenen Stellen des Bundes, der Kantone und Gemeinden sowie der weiteren interessierten Akteure wird diese Verkabelung in Kombination mit dem gleichzeitigen Bau des Grimselbahntunnels klar favorisiert. Damit die Verfahren kombiniert und der Bau des Grimseltunnels in Angriff genommen werden kann, muss zwingend ein Finanzierungsentscheid zum bahntechnischen Teil im Jahr 2023 vorliegen.

2 Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 2022

Vom Juni bis Oktober 2022 hat der Bundesrat eine Vernehmlassung zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 durchgeführt. Im erläuternden Bericht (Fedlex>Vernehmlassungen>Abgeschlossene) hat das UVEK über den Stand des Projektes Grimselbahn berichtet. Ende 2022 werden Unterlagen zur Machbarkeit eines multifunktionalen Grimseltunnels in Form von Studien vorliegen, welche die Bündelung beider Infrastrukturvorhaben grundsätzlich belegen. Ausstehend ist der Entscheid des Bundesrates zum SÜL-Verfahren, welcher eine Voraussetzung ist, für eine Verkabelung der bisherigen Freileitungen über die Grimsel. Um ein Projekt in einem Ausbauschritt aufzunehmen, muss laut Art. 48c Ziffer 2 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und



volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept vorliegen. Im Rahmen des Planungsprozesses zum Ausbauschritt 2035 wurde dies in den Jahren vor 2018 für die Grimselbahn gemacht. Daraus resultierte ein ungenügendes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,7 bei einer damaligen Kostenschätzung von 250 Mio. Franken. Deshalb wurde das Projekt im Ausbauschritt 2035 nicht zur Realisierung beantragt.

Im Rahmen der Botschaft zum nächsten Ausbauschritt, die 2026 vorgelegt wird, soll das Projekt der Grimselbahn erneut bewertet und damit auch anderen Bahnprojekten gegenübergestellt werden, um dem Parlament eine fundierte Entscheidungsgrundlage unterbreiten zu können. Die Netto-Ausbaukosten dürften nach aktuellen Informationen um einiges höher liegen. Genauere Angaben dazu werden Ende 2022 vorliegen.

Der Bundesrat ist dennoch bereit, die Zeit bis 2026 zu nutzen, um die Projektreife eines multifunktionalen Tunnels bis zu diesem Zeitpunkt zu erlangen. Um keine Präjudizien zu schaffen und das Projekt nicht zu verzögern, ist zu prüfen, die notwendigen Studien (Vorprojekt) im Rahmen der Botschaft zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur zu finanzieren, die der Bundesrat 2023 verabschieden wird.

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

3 Verhandlungen und Beschluss des Erstrates

Der Ständerat hat die Motion am 12. Dezember 2022 oppositionslos an die zuständige Kommission zur Vorprüfung zugewiesen.

4 Erwägungen der Kommission

Die Kommission ist überzeugt von dem Bündelungsprojekt von Eisenbahn und Hochspannungsleitung an der Grimsel, weil damit nicht nur ein neues Kapitel der Schweizer Bahngeschichte im Alpenraum geschrieben wird, sondern Innovation, Kosteneffizienz und Tourismusförderung vereint werden. Die Geologie vor Ort ist bereits bekannt und die beteiligten Akteure sind an Bord, weshalb von einer hohen Projektsicherheit auszugehen ist. Die Kommission ist sich einig, das Projekt eines multifunktionalen Grimsetunnels weiterzuverfolgen. Sie diskutierte eingehend darüber, wie der anspruchsvolle Planungsprozess dieses Vorhabens am besten aufgegliedert werden sollte. Sie beantragt ihrem Rat mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und Stichentscheid des Präsidenten, die vorliegende Motion anzunehmen. Mit dieser soll der Bundesrat beauftragt werden, dem Parlament im Jahr 2023 bereits einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimsetunnels vorzulegen. Die Kommissionsmehrheit erachtet diese Motion als notwendiges politisches Zeichen für das Projekt, weil die Erneuerung der Grimselleitung nicht aufgeschoben werden kann und deshalb nur ein kleines Zeitfenster vorhanden ist, um einen multifunktionalen Tunnel zu realisieren.

Der Kommissionsminderheit ist es ein Anliegen, sich bezüglich Kosten auf verlässliche Angaben stützen zu können und ein solches Projekt im Rahmen von regulären Planungsprozessen innerhalb der Ausbauschritte zu realisieren. Sie weist auf die Motion 23.3010 (Die Chance der Realisierung des multifunktionalen Grimsetunnels erhalten) hin, welche die Kommission ohne Gegenstimme beschlossen hat und die vom Bundesrat fordert, bis im Sommer 2023 die Kredite zur Projektierung zu beantragen. Mit der Kommissionsmotion bleibt die Option eines multifunktionalen Tunnels weiterhin offen, kann aber im Rahmen des ordentlichen Planungsverfahrens weiterverfolgt werden. Die Minderheit gibt deshalb der Kommissionsmotion den Vorzug und beantragt, die vorliegende Motion abzulehnen.