



22.4121 Motion

Multifunktionaler Grimseltunnel. Chance jetzt nutzen!

Eingereicht von: Rieder Beat
Die Mitte-Fraktion. Die Mitte. EVP.
Die Mitte



Einreichungsdatum: 29.09.2022
Eingereicht im: Ständerat
Stand der Beratung: Erledigt

Eingereichter Text

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

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.

Stellungnahme des Bundesrates vom 23.11.2022

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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 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 Ausbauschnitt 2035 nicht zur Realisierung beantragt.

Im Rahmen der Botschaft zum nächsten Ausbauschnitt, 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 Präjudizen 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.

Antrag des Bundesrates vom 23.11.2022

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Kommissionsberichte

02.02.2023 - Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates

Ratsunterlagen

Anträge, Fahnen

Chronologie

12.12.2022	Ständerat Zuweisung an die zuständige Kommission zur Vorberatung
09.03.2023	Zurückgezogen

Zuständigkeiten

Behandelnde Kommissionen

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR (KVF-NR)

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen SR (KVF-SR)

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Erstbehandelnder Rat

Ständerat

Mitunterzeichnende (16)

Baume-Schneider Elisabeth, Dittli Josef, Ettlil Erich, Juillard Charles, Maret Marianne, Michel Matthias, Müller Damian, Noser Ruedi, Salzmann Werner, Schmid Martin, Stark Jakob, Stöckli Hans, Wicki Hans, Z'graggen Heidi, Zanetti Roberto, Zopfi Mathias

Links

Weiterführende Unterlagen

Amtliches Bulletin

