

Innertkirchen, März 2023

Berichterstattung Grimselbahn AG 2022

Das Berichtsjahr verlief für die Grimselbahn AG durchaus erfreulich. Bezüglich der notwendigen Entscheidungen seitens Kabel konnte ein wichtiger Durchbruch erzielt werden. Beim Bahnentscheid wurden politische Schritte eingeleitet, um zeitgerecht die Finanzierung dem Parlament zu unterbreiten.

Meilenstein: Verkabelung an der Grimsel

2014 definierte die Swissgrid AG die Erneuerung der Grimsel-Übertragungsleitung (Abschnitt Innertkirchen – Ulrichen) als eines der prioritären Projekte des sogenannten 'Strategischen Netzes 2025'. Damit bot sich der Idee Grimselbahn eine Chance: Die Konzeption multifunktionale Tunnel-Infrastruktur zur Bündelung von Bahn und verkabelter Übertragungsleitung, mit Kostenvorteilen dank gemeinsamer Tunnelnutzung.

2017 sprach sich der Bundesrat in Beantwortung einer Motion von NR Rechsteiner dafür aus, die Möglichkeiten zur Bündelung von Nationalstrassen oder Eisenbahnlinien mit Hochspannungsleitungen systematisch zu verfolgen. Dies bietet dem Grimseltunnel die Möglichkeit, den Status eines prioritären Projekts einzunehmen, mit Vorteilen hinsichtlich Raumnutzung, Umwelt sowie insbesondere einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Das Leitungsvorhaben der Swissgrid hat inzwischen die erste Stufe des Verfahrens weitgehend abgeschlossen. Im Juni 2022 eröffnete das Bundesamt für Energie (BFE) das Vernehmlassungsverfahren zum Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) und legte den Entwurf zum Leitungszug Innertkirchen-Ulrichen (Objektblatt 203) zur Information und Mitwirkung der Bevölkerung auf. Zur Festsetzung durch den Bundesrat werden zwei Varianten der Verkabelung zwischen Innertkirchen und Oberwald vorgeschlagen:

- In einem eigenständigen Stollen unter Mitbenutzung von bestehenden Kraftwerksstollen,
- Im multifunktionalen Grimseltunnel.

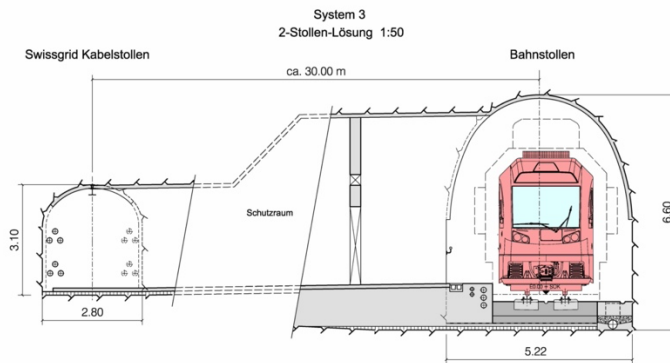
Für letzteren sind technische und zeitliche Bedingungen formuliert. Sollten diese erfüllt sein wird zwingen die multifunktionale Variante realisiert.

Das entwickelte Projekt für den Grimseltunnel erfüllt die technischen Bedingungen. Entscheidend ist nun die Finanzierung des Bahnteils und dabei die Einhaltung des vom Leitungsvorhaben gesetzten engen Zeitfensters.

Machbarkeit bestätigt und Kosten überarbeitet

Das Berichtsjahr stand ganz im Dienste der Fertigstellung von Machbarkeitsbericht und Projektdokumentation zuhanden des BAV. Als Ergebnis der langjährigen schrittweisen Projektvorbereitung ist diese Dokumentation ausserordentlich detailliert und hat in den essenziellen Aspekten der Bündelung sowie hinsichtlich der Berechnung der Kosten die Reife eines Vorprojekts.

Wichtigste Themen der Bündelung sind das Lüftungskonzept sowie das Sicherheits- und Rettungskonzept. Dabei erfolgte auch die definitive Wahl des Bündelungssystems, namentlich des Konzepts mit zwei parallelen Stollen. Die Kabelleitung findet im Nebenstollen vorzügliche Bedingungen. Sie ist ideal geschützt und besitzt eine hohe Belastbarkeit dank günstiger Lüftungsverhältnisse. Die Sicherheit des Bahnbetriebs ist nach den Regeln der Technik gewährleistet, dank Personenschutzräumen in kurzen Abständen (Querschläge zwischen den beiden Stollen), sowie den Vorzügen des Nebenstollens für Lüftung, Flucht und Rettung.



Die Linienführung der Tunnelanlage wurde konkretisiert. In den Tagebau-Abschnitten in Innertkirchen und Guttannen erfolgte dies unter Miteinbezug der Gemeinde sowie der Grundeigentümer. Die bergmännischen Abschnitte wurden nach Massgabe einer geologischen Prognose derart geführt, dass sie vollständig im festen Fels verlaufen.



Die Planung der bahntechnischen Aspekte wurde laufend mit Vertretern der Zentralbahn zb und der Matterhorn Gotthard Bahn MGB abgestimmt. Die Abklärungen haben deutlich gemacht, dass die Meterspurnetze trotz gewisser technischer Unterschiede verbunden werden können.

Die Strecke Innertkirchen-Oberwald hat folgende Merkmale:

- Offene Bahnstrecke vom Bahnhof Innertkirchen bis zum Tunnelportal nördlich des KWO-Kraftwerks Innertkirchen 1,
- Bänzlaunitunnel, 6.9 km, 5,9 %, zwischen dem Portal Innertkirchen und dem Tagbauabschnitt Guttannen,
- Bahnhof Guttannen in seitlich offener Galerie mit Kreuzungshaltestelle,
- Netzrichtitunnel, 5.1 km, 5,7 %, zwischen Guttannen und der Haltestelle Handeck,
- Haltestelle Handeck in einer Kaverne, mit je einem Stollen für den Personenzugang sowie den Kabelanschluss zum Unterwerk Handeck, letzterer auch als Fluchtstollen,
- Scheiteltunnel, 9.7 km, von Handeck bis Oberwald mit dem Anschluss an den Bahnhof Oberwald in ein neues fünftes Gleis. In diesem Abschnitt wird das Unterwerk Grimsel 2 über einen Schrägschacht angeschlossen. In Oberwald wird die Verkabelung über eine unterirdischen Talquerung zum Übergabebauwerk an der linken Talflanke fortgeführt.

Die neue Bahnlinie als Zusammenschluss der Meterspurnetze eröffnet wintersichere Verbindungen zu den Tälern Oberhasli und Goms sowie zwischen touristischen Top-Destinationen im Alpenraum. Damit erschliesst der Grimseltunnel ein bedeutendes volkswirtschaftliches Potenzial.

Die Kostenberechnung für den Grimseltunnel ist seit 2015 in mehreren Schritten vertieft worden:

- Ingenieurberechnungen 2015 und 2017,
- Richtofferte Bauunternehmung, auf Basis NPK-Ausschreibung 2018,
- Vergleich mit abgeschlossenen Stollenbauten der KWO 2019,
- Richtofferte Bauunternehmung mit breiter Erfahrung an der Grimsel, auf Basis Projektdokumentation 2022,
- Revidierte Berechnung auf Basis der Richtofferten und nach Massgabe des BAV-Leitfadens 'Ermittlung der Kosten von Ausbauprojekten' 2022.

Das Resultat der Kostenberechnung lautet: 661 Mio. CHF, davon für den Bau 495 Mio. CHF und für die Bahninfrastruktur 166 Mio. CHF. Noch offen ist die Höhe der Beteiligung von Swissgrid an den Baukosten.

Die Berechnung kann sich auf eine gute Kenntnis der Geologie stützen, aufgrund des Stollennetzes der dortigen Kraftwerke sowie der Transitgas. Der Grimseltunnel liegt durchwegs im standfesten Granit, deshalb sind die Kosten vergleichsweise tief sind.

Die Bauzeit wird auf fünf bis sieben Jahren geschätzt, je nach Anzahl gleichzeitiger Vortriebe. Bereits nach gut drei Jahren kann mit dem Einbau der Kabellleitung im Nebentunnel begonnen werden.

Engagement in den Entscheidungsprozessen; Forderung nach Finanzierungsentscheid 2023

Für die Realisierung des Grimseltunnels ist jetzt die Entscheidung für den Bahnteil erforderlich. Wir haben uns dafür eingesetzt, dass der Forderung nach der kombinierten Variante Gewicht verlieht wird. So haben die Standortkantone Bern und Wallis, viele Gemeinden im Goms und im östlichen Berner Oberland sowie die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) und die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB) sich dafür ausgesprochen, dass die kombinierte Variante zur Hauptvariante erkoren wird.

Im Bericht zur durchgeführten Vernehmlassung des SÜL hält das Bundesamt für Energie im November 2022 fest, dass die Forderung nach der Bevorzugung der multifunktionalen Verkabelungsvariante als erfüllt erachtet wird, da diese Variante realisiert wird, wenn die Bedingungen dazu erfüllt sind.

Ebenfalls im Juni 2022 eröffnete das Bundesamt für Verkehr das Vernehmlassungsverfahren zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050. Darin ist festgehalten, dass eine Bündelung der beiden Infrastrukturen technisch grundsätzlich möglich ist.

Wir haben uns dafür eingesetzt, dass gefordert wird, dass im Rahmen der Beratung des Zwischenberichts bereits die Mittel für die Realisierung der Grimselbahn gesprochen werden. Damit wäre die Planungssicherheit gegeben und es könnte auch eine Parallelprojektierung verzichtet werden.

Diese Forderung wurde neben den Standortkantonen auch von den Gebirgskantonen übernommen, daneben auch von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) und die Schweizer Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB). Der Bericht über die Erkenntnisse der Vernehmlassung ist bisher noch nicht veröffentlicht worden.

Damit die Interessen einer rechtzeitigen Finanzierung der Grimselbahn gewahrt werden, wurden im Parlament in beiden Kammern durch Nationalrätin Umbricht Pieren und durch Ständerat Rieder gleichlautende Motionen eingereicht, die einen Finanzierungsentscheid bereit im 2023 fordern.

Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus

Ziel des Innotour-Projekts «Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus» ist der Nachweis, dass mit attraktiven und innovativen Angeboten die Frequenzen der Grimselbahn gesteigert werden kann. Dank dem Nachweis der Machbarkeit der Einführung eines Gepäcktransports im Alpenraum wird der Grimseltunnel zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Reiseverkehr führen.

Da die Tourismusbranche an einer Lösung des Problems des Gepäcktransports sehr interessiert ist, wurde im Rahmen des Projekts nachgewiesen, dass die Machbarkeit auch unter Einbezug der Lötschberg Bergstrecke gegeben ist. Somit könnten Angebote mit Unterkunft, Bahntickets sowie Gepäcktransport bereits in naher Zukunft eingeführt werden. Bereits evaluiert ist die dazu erforderliche IT-Lösung für die Buchungsplattform.

Anpassungen in den Strukturen

Anlässlich der Generalversammlung am 5. Juli 2022 in Innertkirchen haben die Aktionäre die bisherigen Verwaltungsräte Hans Wicki, Nadja Umbricht Pieren und Beat Rieder wiedergewählt. Es wurde beschlossen den Verwaltungsrat zu ergänzen. Insbesondere soll das Fachwissen in der Bahnprojektierung verstärkt werden. Deshalb wurden Markus Geyer und Roland Kobel in den Verwaltungsrat gewählt. Weiter wird es wichtig, dass die Gemeinden in der Phase der Projektierung das Projekt eng begleiten. Die Vertreter der Hauptaktionärinnen Innertkirchen, Walter Brog, und Obergoms, Patric Zimmermann sind neu Mitglieder des Verwaltungsrats.

Aktionäre Innertkirchen, Obergoms Goms, Meiringen, IG Grimseltunnel, KWO Andermatt, Bellwald, Fiesch, Fieschertal Guttannen, Interlaken, Schattenhalb	
Verwaltungsrat Hans Wicki, Präsident Nadja Umbricht Pieren, Vizepräsidentin Beat Rieder Walter Brog, Markus Geyer Roland Kobel, Patric Zimmermann	Beirat Thomas Egger, Vorsitzender Gerhard Fischer, Thomas Gasser Jost Meyer, Marcel Perren Werner Schläppi, Kari Vogler Herbert Volken
Projektteam Gianni Biasiutti, Projektleiter Lorenz Bösch Dres von Weissenfluh, Sekretär	

Ausblick

Im laufenden Jahr stehen wichtige Entscheidungen für die Realisierung des Grimseltunnels an. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 22. Februar 2023 einer Änderung des Sachplans Übertragungsleitungen (SÜL Objektblatt 203) zugestimmt. Damit wird im Falle der rechtzeitigen Realisierung des Projekts Grimselbahn die Leitung mit dem Bahnprojekt gebündelt und in einem parallel zum Bahntunnel verlaufenden Kabelstollen errichtet.

Voraussichtlich zweiten Halbjahr 2023 kommt der Zwischenbericht zur Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur ins Parlament. Die Verkehrskommission des Ständerats hat hierzu eine Motion verabschiedet, die den Bundesrat beauftragt, dass in der Botschaft die Mittel für die Projektierung der Grimselbahn enthalten sind. Diese wurde in der Frühlingssession vom Ständerat ohne Gegenstimme überwiesen. Der Nationalrat wird voraussichtlich in seiner Sommersession darüber befinden nachdem die Verkehrskommission des Nationalrats eine etwas abgeschwächte Version unterstützt hat. Damit sind die Interessen nach einer Sicherstellung der rechtzeitigen Finanzierung der Mittel für die Grimselbahn gewahrt und die Motionen Rieder und Umbricht Pieren können zurückgezogen werden.

Bis zur Aufnahme der Projektierungskosten in das Ausbauprogramm der Bahninfrastruktur wird das Bundesamt für Verkehr keine zusätzlichen Mittel für die Projektierung zur Verfügung stellen. Damit eine drohende Einstellung der weiteren Arbeiten vermieden werden kann, werden wir eine Zwischenfinanzierung suchen.

Mit Kapitalerhöhung im Jahre 2020 wurde Sicherstellung der Finanzierung der Gesellschaft bis 2024 angestrebt. Per Ende 2022 sind wie im Finanzplan vorgesehen noch 140'000 CHF an liquiden Mitteln vorhanden. Angestrebt wird nun, dass die Grimselbahn AG die Projektierung bis Ende 2026 übernimmt und auch die politischen Schritte begleitet. Der Finanzbedarf dafür wird auf zusätzliche 700'000 CHF geschätzt. Dafür wird eine Kapitalerhöhung vorgeschlagen, die an der nächsten Generalversammlung vollzogen werden soll. Zudem werden die Standortkantone um weitere Beiträge angefragt.

Wir danken den Aktionären, der Interessengemeinschaft Grimseltunnel, allen beteiligten Stellen und den über 200 Mitgliedern des Unterstützungskomitees für die grosse Unterstützung des Projekts eines Grimseltunnels.

Grimselbahn AG

Hans Wicki
Präsident

Gianni Biasiutti
Projektleiter

Dres von Weissenfluh
Sekretär