

Innertkirchen, Februar 2024

Berichterstattung Grimselbahn AG 2024

Das Berichtsjahr verlief für die Grimselbahn AG erneut durchaus erfreulich. Auf dem Weg zur Realisierung des Grimseltunnels mit Bahn und Kabel wurden weitere Hürden genommen. Der Weg zum entscheidenden Parlamentsentscheid im Jahr 2027 ist weitgehend geebnet. Bis dahin muss zeitlich und inhaltlich ein sehr gedrängtes Programm bewältigt werden.

Parlament ebnet den Weg für die Grimselbahn

Im Bundesbeschluss über die Änderung der Ausbauschritte 2025 und 2035 für die Eisenbahninfrastruktur, dem der Ständerat im Dezember 2023 und der Nationalrat im Februar 2024 zugestimmt haben, wird für den Grimseltunnel ein Betrag von 30 Millionen Franken gesprochen. Damit ist der Weg frei, dass die Entscheidungsgrundlagen mit einer gesicherten Kostenschätzung erarbeitet werden. Das Parlament wird dann im Rahmen der Botschaft Bahn 26 voraussichtlich im Jahr 2027 über die Finanzierung der Grimselbahn entscheiden.

Breite Unterstützung aus der Bevölkerung sowie von Firmen und Gemeinden

Weiterhin kann das Projekt Grimseltunnel und die Grimselbahn auf eine grosse Unterstützung zählen. Weil die Grimselbahn AG zwar die Kosten für Projektierungsarbeiten weitgehend vom Bund (Bundesamt für Verkehr BAV) zurückerstattet erhält, müssen die Auslagen für die Gesellschaft selbst finanziert werden. Nachdem das letztmals 2023 erhöhte Aktienkapital zur Weiterführung der Grimselbahn AG bis 2027 nicht ausreicht, wird weiterhin das Partizipationsscheine ausgegeben. Anlässlich der Generalversammlung im Juni 2024 haben die Aktionäre einer Erhöhung des Partizipationskapital um CHF 147'000 auf CHF 174'000 zugestimmt.

Partizipationsscheine wurden gezeichnet von Firmen, Gemeinden und insbesondere von vielen Personen, insbesondere aus den Regionen Goms und Berner Oberland. Dies ist nicht selbstverständlich und ist Zeichen einer breiten Unterstützung.

Neben dem neuen Partizipationskapital kann die Gesellschaft weiterhin von jährlichen Beiträgen der Kantone Wallis und Bern zehren.

Stand der Projektierung

Klärungsfragen des Bundesamts für Verkehr (BAV) zur Machbarkeitsstudie 2023

Im März 2024 hat die Grimselbahn AG beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Ergänzung zur Machbarkeitsstudie 2023 eingereicht. Diese Ergänzung betraf konkrete Klärungsfragen des BAV zur Machbarkeitsstudie 2023, die folgenden Themenbereiche betreffend:

- Linienführung: Die Evaluation der Varianten der Linienführung sollte im Lichte der aktuellen Kenntnisse zum Projekt überarbeitet werden, wobei auch Varianten mit 3 % Neigung statt 6 % gemäss aktuellem Projekt (Einsatz bestehender Fahrzeuge) einbezogen werden sollten. Ergebnis: Die bisher verfolgte Bestvariante mit 6 % Neigung und gestreckter Linienführung erweist sich klar als Bestvariante.
- Rollmaterial: Auf der Grundlage einer detaillierten Spezifikation wurde die Firma Stadler beauftragt, ein passendes Fahrzeug auszulegen und dessen Machbarkeit für den Grimseltunnel zu bestätigen. Das Fahrzeug soll generell für eine nächste Ersatzbeschaffung der Zentralbahn AG qualifiziert sein. Ergebnis: Die Machbarkeit eines solchen Fahrzeugs wurde bestätigt.
- Stromversorgung: Die Abklärung der Varianten zur Versorgung der Fahrleitung des Grimseltunnels sollten vertieft werden. Ergebnis: Einfachste und technisch hinreichende Variante ist eine Speisung ab Oberwald in 11 kV. Beste Variante ist eine 15-kV-Speisung aus dem Raum Meiringen. Dazu bedarf es allerdings zunächst einer Lösung der aktuellen Schwachstellen im Versorgungsnetz der Zentralbahn.
- Stationen: Die Stationen Innertkirchen, Guttannen, Handeck und Oberwald wurden von spezialisierten Planern konkretisiert.
- Angebotskonzept: Die Abklärungen konnten nicht abgeschlossen werden, weil das generelle Angebotskonzept 2035 in den Knotenpunkten der Grimselbahn noch nicht festgelegt ist.
- Deponien: Das Verfahren für die Deponie Handeggli wurde fortgesetzt. Unter Führung des Kantons erfolgte eine Vertiefung der Abklärungen zur Deponie Löwwene in Oberwald.

Projektierungsarbeiten 2024

Die Projektierungsarbeiten im Berichtsjahr bilden den Abschluss der Projektvorbereitung. Ziel ist eine vollständige Projektdokumentation als Grundlage für die öffentliche Ausschreibung der Projektierung im Jahr 2025. Diese Projektdokumentation soll die Stufe Vorprojektminus erreichen und sämtliche essenziellen Elemente des Projekts spezifizieren. Der Abschluss dieser Phase der Projektvorbereitung wurde mit dem BAV auf Ende März 2025 festgelegt.

Der bauliche Teil der Tunnelanlage als gewichtigstes Kostenelement wurde bereits in den früheren Phasen der Projektvorbereitung weitgehend auf die oben genannte Bearbeitungsstufe ausgereift, dies zugunsten verlässlicher Kostenangaben. Weitere Konkretisierungen im baulichen Teil betrafen insbesondere folgende Themen: Die Linienführung in Guttannen und der Standort des Nordportals in Innertkirchen nach Massgabe von Erkenntnissen aus Erkundungsbohrungen, die Detaillierung der Normalprofile sowie der Plangrundlagen.

Das Schwergewicht der Projektierungsarbeit betraf die bahntechnische Ausrüstung (Fahrbahn, Fahrleitung/Stromschiene, Sicherungsanlage), die Tunnelinfrastruktur (Erdungskonzept und Elektromagnetische Verträglichkeit, 50-Hz-Energieversorgung, Telekommunikation) sowie die Stationen Innertkirchen, Guttannen, Handeck und Oberwald. In diesen Themenbereichen wurde nun eine vollständige Spezifikation erarbeitet sowie Kostenberechnungen auf der Grundlage von detaillierten Mengengerüsten.

Die Konzepte zu Lüftung sowie Sicherheit und Rettung, welche in besonderem Masse von den Herausforderungen der Bündelung geprägt sind, wurden bis auf Stufe Planungsgenehmigungsverfahren (PGV) ausgearbeitet.

Im Bereich Umwelt wurde die Felderhebung während der dazu geeigneten Sommerzeit durchgeführt.

Die Deponie Handeggli (1,5 Mio. m³) konnte im laufenden Bewilligungsverfahren zur Überbauungsordnung bis zur Vernehmlassung bei den kantonalen Ämtern vorgebracht werden. Die definitive Bewilligung durch die Gemeinde sollte im Jahr 2025 erreicht werden können. Für den Ablagerungsstandort in Oberwald (0,25 Mio. m³) konnte unter Führung des Kantons eine bewilligungsfähige Lösung gefunden werden.

Infrastrukturkonzession

Im Dezember 2023 hatte die Zentralbahn AG dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das Gesuch für die Infrastrukturkonzession eingereicht, in Form einer Erweiterung ihrer Konzession durch die Grimselstrecke. Im Frühjahr wurde das Gesuch zur Stellungnahme öffentlich aufgelegt. Die eingegangenen Stellungnahmen stehen nun seitens Zentralbahn zur Beantwortung an, bis Anfang 2025. Die Stellungnahmen beinhalten keine Aspekte, welche der Konzessionserteilung im Wege stehen.

Ausblick

Die Grimselbahn AG hat sich mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der designierten Infrastrukturkonzessionärin Zentralbahn AG zum weiteren Vorgehen abgesprochen. Damit die Grimselbahn AG weiterhin als Federführerin respektive Bauherrin agieren kann, wird sie den Status einer Erstellersgesellschaft gemäss Eisenbahnrecht einnehmen. Nach Abschluss des Baus geht die Infrastruktur in die Obhut der Zentralbahn AG als Konzessionärin und Betreiberin.

Im Hinblick auf die bevorstehende Projektierungsphase ist der Entscheid gefallen, gemäss dem Modell einer Projektallianz vorzugehen (SIA 2065, Planen und Bauen mit Projektallianzen). Dabei wird eine Allianz mit sämtlichen Kompetenzen für Projektierung und Bau in einem einzigen Schritt ausgeschrieben respektive beschafft. Die Evaluation der Bewerber erfolgt in einem sogenannten Dialogprozess nach dem Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (Art. 24, BöB). Die erforderlichen Dokumente für diesen anspruchsvollen Beschaffungsprozess stehen derzeit in Erarbeitung.

Wichtigster Meilenstein im weiteren Vorgehen ist die verbindliche Kostenangabe des Bahnteils bis Sommer 2026. Definiert ist dieser Meilenstein durch den Beginn des parlamentarischen Prozesses zum nächsten Schritt im Ausbau der Bahninfrastruktur.

Die Kosten des Bahnteils berechnen sich aus den Kosten für den Bau und die Bahnausrüstung des Grimseltunnels abzüglich des Beitrags der Swissgrid für die Mitbenutzung des Tunnels und weiterer Beiträge. Die Kosten für Bau und Ausrüstung werden im Dialogprozess auf Stufe Vorprojekt ermittelt und mit der gewählten Projektallianz als anzustrebende Zielkosten vereinbart. Der Beitrag der Swissgrid bemisst sich nach den Kosten für eine Realisierung des Leitungsvorhabens Innertkirchen – Ulrichen ohne die Bündelung, das heisst in einem eigenständigen Stollensystem. Die entsprechenden Projektierungsarbeiten sind bei Swissgrid im Gange.

Noch steht ein Entscheid aus, damit der Grimseltunnel realisiert werden kann. Das Parlament wird über die erforderlichen Mittel zum Bau der Grimselbahn im Rahmen der Botschaft Bahn 26 befinden, voraussichtlich im Jahr 2027. Der Fahrplan für die Ausarbeitung und die Beratung sieht vor, dass Anfangs 2026 eine breite Vernehmlassung zu den zur Diskussion stehenden Projekten durchgeführt wird.

Es wird eine der wichtigen Aufgaben der Gesellschaft sein, diese Schritte eng zu begleiten. Gerade bei der Vernehmlassung zur Botschaft wird es wichtig sein, dass viele positive Rückmeldungen zur Grimselbahn eingereicht werden.

Die Generalversammlung der Grimselbahn AG findet im Goms statt (24. Juni 2025, 10.30).

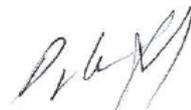
Grimselbahn AG



Hans Wicki
Präsident



Gianni Biasiutti
Projektleiter



Dres von Weissenfluh
Sekretär