

Innertkirchen, März 2024

Berichterstattung Grimselbahn AG 2023

Das Berichtsjahr verlief für die Grimselbahn AG durchaus erfreulich. Auf dem Weg zur Realisierung des Grimseltunnels mit Bahn und Kabel wurden weitere Hürden genommen. Bis zum wegweisenden Parlamentsentscheid im Jahr 2026 sind aber noch viele Vorarbeiten zu leisten. Dazu sind 2023 wichtige Schritte eingeleitet worden.

Überarbeitete und erweiterte Machbarkeitsstudie

Im Januar 2023 hat die Grimselbahn AG beim Bundesamt für Verkehr BAV eine überarbeitete und erweiterte Machbarkeitsstudie zur kombinierten Kabel- und Bahninfrastruktur eingereicht. Grundlage dazu war die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019. Ihre Konzepte und Kostenberechnungen haben sich in der weiteren Vertiefung des Projekts bestätigt.

Die Machbarkeitsstudie 2023 ist hauptsächlich durch folgende Ergebnisse gekennzeichnet:

- Entscheidung betreffend System/Konzept zur Bündelung von Bahn und Kabel in gemeinsamer Tunnelanlage: Gemeinsam mit Swissgrid wurden die verschiedenen Profilvarianten zur Bündelung evaluiert. Dabei hat sich das System mit zwei parallelen Stollen eindeutig als bestes herausgestellt. Dies insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Kabelbelastbarkeit. Die Mehrkosten des 2-Stollen-Systems gegenüber einem System mit nur einer Röhre betragen weniger als 10 %, dank Synergien im Bauprozess.
- Linienführung: Die offenen Strecken in Innertkirchen und Oberwald wurden im Kontext der Ortsplanungen sowie bezüglich Bahnbetrieb optimiert. Der Verlauf des Tunnels wurde nach Massgabe der geologischen Verhältnisse derart gelegt, dass die bautechnischen Risiken minimal sind. Der Tunnel liegt vollständig im standfesten Granit oder Gneis.
- Wärmeabfuhr und Lüftung: Eine thermodynamische Modellierung des Tunnels mit der Kabelanlage wurde erstellt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Kabelwärme mit der natürlichen Lüftung im geneigten Tunnel abgeführt werden kann. Die Entrauchung im Brandfall erfolgt stets bergwärts/nach Süden.
- Sicherheits- und Rettungskonzept: Das Konzept wurde in Abstimmung mit dem BAV erstellt.
- Bahninfrastruktur: Für die Sicherungsanlagen, die Bahnhöfe und die Stromversorgung wurden Spezifikationen definiert und darauf bauend wurde eine Kostenschätzung erstellt. Die Stationen wurden in ihren hauptsächlichen Strukturen dargestellt.

- Nutzenstudie mit Fahrplankonzept: Die in Frage kommenden Varianten wurden identifiziert und evaluiert. Im Vordergrund steht die Weiterführung des Regionalzuges Interlaken – Meiringen bis Oberwald.
- Deponien: Die Standorte Handegg, Innertkirchen und Oberwald konnten konkretisiert werden. Die Deponie an der Handegg (Handeggli) steht im Bewilligungsverfahren.
- Kostenberechnung: Das Resultat lautet 661 Mio. CHF, davon für den Bau 495 Mio. CHF und für die Bahninfrastruktur 166 Mio. CHF. Darin enthalten sind die Zuschläge gemäss BAV-Richtlinie. Noch offen ist die Höhe der Beteiligung von Swissgrid an den Baukosten.

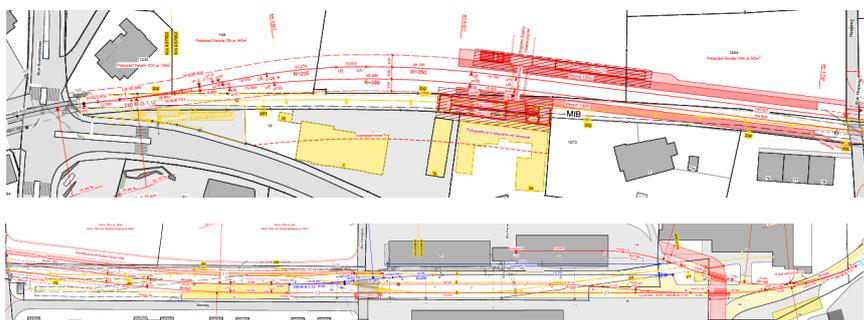
Das Bundesamt für Verkehr hat eine Überprüfung der Kosten an ein bisher unbeteiligtes Ingenieurunternehmen in Auftrag gegeben. Grundlage war der oben dargelegte Projektstand. Diese Überprüfung hat die Kostenberechnung der Grimselbahn bestätigt.

Projektierungsarbeiten 2023

Im Berichtsjahr folgten die Projektierungsarbeiten hauptsächlich einem Auftrag des Bundesamts für Verkehr zur detaillierteren Klärung bestimmter Aspekte der Machbarkeitsstudie:

- Linienführung: Nachvollzug der bisherigen Evaluation der Varianten im Lichte der aktuellen Kenntnisse zum Projekt, sowie Einbezug von Varianten mit 3 % Neigung statt 6 % gemäss aktuellem Projekt (Möglichkeit zum Einsatz bestehender Fahrzeuge). Die bisher verfolgte Bestvariante mit 6 % Neigung und gestreckter Linienführung hat sich dabei eindeutig bestätigt.
- Rollmaterial: Auf der Grundlage einer detaillierten Spezifikation wurde die Firma Stadler beauftragt, ein Fahrzeug auszulegen und damit dessen Machbarkeit für den Grimseltunnel zu bestätigen. Das Fahrzeug soll generell für eine nächste Ersatzbeschaffung der Zentralbahn AG qualifiziert sein.
- Stromversorgung: Die Varianten zur Versorgung der Fahrleitung des Grimseltunnels wurden identifiziert und evaluiert. Als aufwärtskompatible Bestvariante erweist sich eine Speisung ab Oberwald in 11 kV.
- Stationen: Die Stationen Innertkirchen, Guttannen, Handeck und Oberwald wurden von spezialisierten Planern konkretisiert.
- Angebotskonzept: Die Varianten wurden vertieft. Jedoch konnten die Abklärungen nicht zum Ziel geführt werden, weil das generelle Angebotskonzept 2035 in den Knotenpunkten der Grimselbahn noch nicht endgültig festgelegt ist.
- Deponien: Fortsetzung des Verfahrens für die Deponie Handeggli. Vertiefung der Abklärungen zur Deponie Löwwene in Oberwald unter Führung des Kantons.

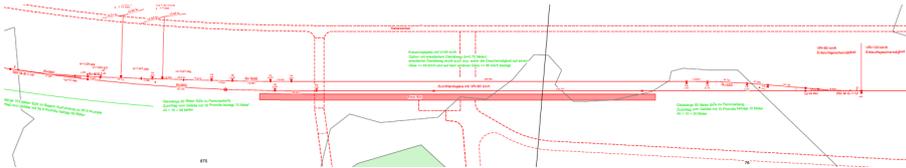
Der Abschluss dieser Phase der Projektvorbereitung wurde mit dem BAV auf Ende März 2024 festgelegt.



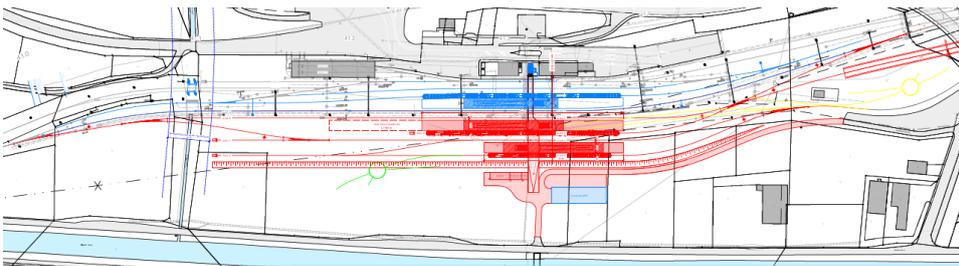
Stand der
Planung
Bahnhof
Innertkirchen



Stand der Planung
Bahnhof
Guttannen



Stand der Planung
Haltestelle
Handegg

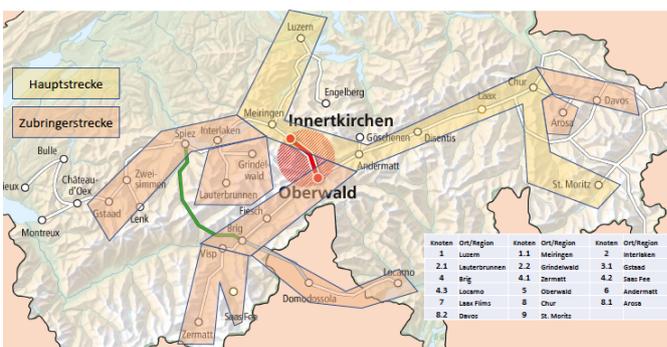


Stand der Planung
Bahnhof
Oberwald

Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus

Abgeschlossen wurde das Innotour-Projekt «Nutzen der Grimselbahn für den Tourismus». Innovative und preislich attraktive Packages mit Unterkunft, Bahntickets und Gepäcktransport im Alpenraum können mit der Grimselbahn dereinst optimal angeboten werden. Es werden geschätzt jährlich weitere 100'000 Personen befördert.

Auf Wunsch vieler Studienpartner im Projekt wurde nach einer Möglichkeit gesucht, solche Packages auch vor Eröffnung der Grimselbahn verfügbar zu machen. Verschiedenste Varianten wurden geprüft und je nach Saison ausgearbeitet.



Von der Attraktivität ist dabei insbesondere in der Sommersaison für den Gepäcktransport ein Streckennetz im Alpenraum berechnet worden, das demjenigen mit der Grimselbahn sehr ähnlich ist. Mit dem Einbezug des Sustenpasses wird eine äusserst kostengünstige Variante aufgezeigt. Derzeit wird geprüft, ob im Sinne eines Pilotprojekts die Einführung eines Gepäcktransports und die Vermarktung von Packages in der Hauptreisezeit von Juni bis Oktober in Angriff genommen werden soll.

Breite Unterstützung sowohl im Parlament als auch bei Standortkantonen, Regionen und Bevölkerung

Die Grimselbahn war Thema im Parlament. Die Motion Rieder, die einen raschen Entscheid zur Finanzierung forderte, wurde sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat in abgeschwächter Form genehmigt. Der Bundesrat wird beauftragt, die Vorabklärungen zum Projekt Grimseltunnel voranzutreiben, damit das Parlament im Rahmen des nächsten Ausbaus über die Finanzierung befinden kann. Das Bundesamt für Verkehr ist dieser Forderung nachgekommen und hat die Mittel für die Projektierung im Zwischenbericht 2023 zur Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur aufgenommen.

Der Verwaltungsrat unserer Gesellschaft hat auf diese positive Entwicklung entschlossen reagiert und entschieden, die Verantwortung für die Projektierung des Grimseltunnels zu übernehmen. Der Finanzbedarf der Gesellschaft für die Periode 2024 bis Parlamentsentscheid im 2026 oder 2027 beträgt CHF 900'000. Eine Erhöhung des Aktienkapitals von CHF 400'000 auf CHF 600'000 wurde anlässlich der Generalversammlung beschlossen. Alle bisherigen Aktionäre haben sich daran beteiligt. Von der Möglichkeit zu einer Beteiligung an der Gesellschaft durch Zeichnung von Partizipationsscheinen haben Gemeinden, Institutionen und Privatpersonen Gebrauch gemacht, insgesamt wurde ein Partizipationskapital von CHF 27'000 geschaffen. Die Standortkantone Bern und Wallis haben weitere Beiträge bis 2026 von je CHF 140'000 gesprochen.

Anpassungen in den Strukturen

Der Vorstand der Interessengemeinschaft Grimseltunnel (IG Grimseltunnel) hat eine Neuausrichtung beschlossen. Der Erfüllung des Zwecks der Förderung des Zusammenschlusses der Schmalspurnetze soll mehr Gewicht beigemessen werden. Zudem soll eine Verjüngung in den Gremien erfolgen.

Der Beirat der Grimselbahn AG hat die Umstrukturierung der IG Grimseltunnel begleitet. Weil künftig die Aufgaben des Beirats von der IG Grimseltunnel übernommen werden, hat der Verwaltungsrat der Grimselbahn AG die Auflösung des Beirats beschlossen.

Ausblick

Für die Realisierung des Grimseltunnels werden im Jahr 2024 bereits wichtige Weichen gestellt. Das Parlament hat in den Beratungen zum Zwischenbericht der Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur über die Mittel für die Projektierung der Grimselbahn entschieden. Bereits im Dezember 2023 hat der Ständerat ohne Diskussion zugestimmt, der Nationalrat folgte dem Erstrat ebenfalls einstimmig im Februar 2024.

Die Mittel für die Projektierung werden nach der Zustimmung des Parlaments jedoch erst gegen Ende 2024 verfügbar sein. Das Bundesamt für Verkehr hat für das laufende Jahr weitere Mittel für das Vorprojekt zur Verfügung gestellt.

Die Kantone Bern und Wallis 2023 haben weniger Mittel als beantragt gesprochen, zudem fallen die budgetierten Beiträge von der Interessengemeinschaft Grimseltunnel wegen der Neuausrichtung weg. Deshalb müssen weitere Mittel generiert werden, damit die Grimselbahn AG die Aufgaben bis 2026 erfüllen kann. An der Generalversammlung wird den Aktionären eine weitere Aufstockung des Partizipationskapitals beantragt.

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.

Die Generalversammlung Grimselbahn AG findet am 26. Juni 2024, um 09.30 in Meiringen statt.

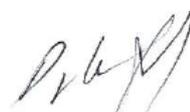
Grimselbahn AG



Hans Wicki
Präsident



Gianni Biasiutti
Projektleiter



Dres von Weissenfluh
Sekretär