

Bern

Grimselbahn auf der langen Bank

Nicht nur der weitere Ausbau des Lötschbergtunnels fehlt im Bahnausbau-Programm bis 2035, sondern auch das Projekt Grimselbahn. Die Projektträgerschaft gibt die Hoffnung dennoch nicht auf.

Simon Thönen

Auf der Liste des Bundesrats für den Bahnausbau bis 2035 fehlt nicht nur der weitere Ausbau des Neat-Lötschbergtunnels («Bund» vom Samstag), sondern auch ein anderes Projekt der bernischen Wunschliste: die Grimselbahn. Das Projekt eines Tunnels durch die Grimsel von Innertkirchen nach Oberwald im Wallis würde eine Touristenbahn mit einer unterirdischen Stromleitung kombinieren (siehe Karte). Erst mit dieser Kombination rechnet sich das Projekt.

Ist die Grimselbahn mit dem Vorentscheid des Bundesrats schulblasiert? Immerhin hatte der Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, Peter Teuscher, im Interview mit dem «Bund» die Aufnahme in den Ausbauschritt der Bahn bis 2035 als «wichtig» bezeichnet (Ausgabe vom 20. Juli 2017).

Dennoch sieht sich Teuscher keineswegs entmutigt durch den Vorentscheid der Landesregierung. «Es ist im Gegenteil positiv, dass die Grimselbahn nun als Projekt zweiter Dringlichkeit aufgelistet ist», sagt Teuscher auf Anfrage. In der Tat ist die Grimselbahn im erläuternden Bericht des Departements von Verkehrsministerin Doris Leuthard als zweite Priorität aufgelistet. Positiv wird erwähnt, dass die Kombination von Stromleitung und Bahntunnel «im Sinne der Bündelung der Infrastrukturen» liege. Es wird aber darauf verwiesen, dass noch nicht klar ist, ob die Stromnetzbetreiberin Swissgrid eine unterirdische Hochspannungsleitung bauen wolle. Dies wird im sogenannten Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) geklärt werden. Sobald der SÜL vorliegt, könne das Kombi-Projekt Stromleitung/Bahntunnel «erneuert beurteilt werden».

Mit Vorfiananzierung realisierbar?

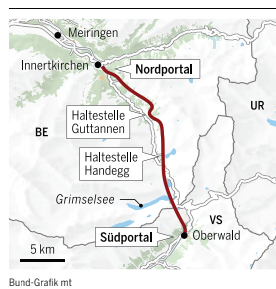
Swissgrid geht davon aus, dass das Sachplanverfahren SÜL voraussichtlich 2023 abgeschlossen sei, sagt Sprecherin Irene Fischbach. Erst dann wird feststehen, ob die alternde Hochspannungsleitung über die Grimsel durch eine über- oder eine unterirdische Leitung ersetzt werden soll. Der Baustart für die Leitung wäre dann für frühestens 2027 geplant.

Doch über den Ausbauschritt 2035 der Bahn wird das Bundesparlament schon 2019 entscheiden - zu einem Zeitpunkt also, an dem noch gar nicht feststeht, ob eine unterirdische Stromleitung durch die Grimsel geplant ist. Sowohl Grimselbahn wie Swissgrid gehen aber davon aus, dass das Projekt auch noch nachträglich aufgenommen werden könnte, falls die Voraussetzungen dafür stimmen. Laut Teuscher sollen noch im November Gespräche zwischen den Bundesämtern für Energie (BFE) und Verkehr (BAV) darüber stattfinden, wie die Finanzierung von kombinierten Projekten koordiniert werden könne.

Solche Gespräche gebe es, bestätigt BAV-Sprecher Gregor Saladin. «Wir sehen allerdings den Strombereich in der



Die Stromleitung im Bahntunnel könnte die alternde Stromfreileitung über die Grimsel ersetzen. Foto: Peter Klauzner (Keystone)



Bund-Grafik mit

Führungsrolle.» Dass ein neues Bahnprojekt nachträglich in einen Ausbauschritt aufgenommen würde, den das Parlament schon beschlossen hat, wäre laut Saladin jedoch «systemwidrig und im Gesetz nicht vorgesehen». Sogar wenn beschlossene Projekte sich drastisch verzögern sollten, würde man wohl Projekte erster Priorität vorziehen, die aus finanziellen Gründen nicht im Ausbauschritt 2035 enthalten sind. Das wäre etwa der Lötschberg-Ausbau.

Allerdings wird der Bundesrat 2026 den nächsten Ausbauschritt der Bahn für die Zeit nach 2035 vorlegen. Da könnte die Grimselbahn Aufnahme finden. Projekte der nächsten Etappe könnten allenfalls auch rasch realisiert werden - falls die Kantone, oder in diesem Fall Swissgrid, sie vorfinanzieren.

Köniz-Bern

S-Bahn-Viertelstundentakt erst 2030

Nun ist definitiv klar, was Verkehrspolitikern in Köniz befürchteten: Der Viertelstundentakt der S-Bahn nach Bern kommt erst 2030 - statt 2025 wie einst geplant.

Die Buslinie 10 von Köniz nach Ostermündigen ist überlastet. Ursprünglich hätten vor allem zwei Projekte Abhilfe schaffen sollen: Tram Region Bern und der Viertelstundentakt der S-Bahn 6 ab dem Jahr 2025. Das Tram wurde 2014 vom Könizer Volk verworfen - und anders als in Ostermündigen gibt es auch keinen neuen Anlauf für das Tramprojekt. Nun ist zudem definitiv klar, dass der Viertelstundentakt der S-Bahn sich um rund fünf Jahre - bis etwa 2030 - verzögern wird. Denn der Viertelstundentakt auf der S 6 zwischen Bern und Niederscherli (via Köniz) ist im neuen Bahnausbauschritt 2035 aufgelistet, den der Bundesrat am Freitag präsentiert hat.

«Der Viertelstundentakt kommt erst 2030», bestätigt Christian Aebi, Co-Leiter des kantonalen Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination. Die Verzögerung und den Grund dafür hatte der Kanton allerdings schon im März 2017 mitgeteilt: Die Voraussetzung für

den Viertelstundentakt auf der S 6 bis Niederscherli ist die Entflechtung der Gleise in Holligen in Bern. Es würde deshalb auch nichts helfen, wenn der Kanton, wie es zeitweise diskutiert wurde, Investitionen vorfinanzieren würde. «Es ist keine Frage der Finanzen», erklärt Aebi.

Busse in noch dichterem Takt

«Wir haben das schon lange befürchtet», sagt denn auch Katrin Sedlmayer (SP), die noch bis Ende Jahr als Gemeinderätin für die Könizer Verkehrspolitik zuständig ist. Die Verschiebung des Viertelstundentakts der S-Bahn erschwere die Lösung der Könizer ÖV-Probleme.

«Das Tram wäre die beste Lösung gewesen, aber das Volk hat anders entschieden», sagt Sedlmayer. Man versuche nun, «beim ÖV das zu machen, was möglich ist». So ist zunächst geplant, als Übergangsmassnahme den Takt der Buslinie 10 ab Dezember 2018 in Stoszeiten auf 2,5 Minuten zu verdichten. Allerdings wird dies den Verkehrsfluss in Köniz hemmen - und die 10er-Busse haben bereits heute Mühe, den Fahrplan einzuhalten. Mittelfristig wird man wohl auf größere Busse setzen. Zudem will Köniz den Veloverkehr auch deshalb fördern, um die Lage beim überlasteten ÖV ein Stück weit zu entspannen. (st)

Gaskessel finanziert eigenen Moonliner-Kurs

Zusätzliche Nachtbusse sollen Nachtschwärmer vom Gaskessel zum Berner Hauptbahnhof bringen. Damit will der Club die Nachbarn schonen.

Frank Geister

Nachtschwärmer in Bern können mit dem Nachtbus schon bald später als bisher vom Gaskessel zum Bahnhof fahren. An ausgewählten Daten bringt ein zusätzlicher Moonliner um 4.25 Uhr die Gäste vom Gaskessel zum Bahnhof. Dieser Kurs soll Anschluss bieten an die regulären ÖV-Kurse, welche zwischen 5 Uhr und 5.30 Uhr losfahren. Am Wochenende fahren jeweils drei Moonliner-Kurse vom Gaskessel zum Bahnhof: um 1 Uhr, um 1.15 Uhr und um 3.30 Uhr. Diese Nachtbusse bieten am Bahnhof einen Moonliner-Anschluss zur Agglomeration Bern sowie zu umliegenden Städten wie Langenthal, Thun oder Freiburg.

Klagen «bis aus dem Marzili»

Finanziert wird das neue Angebot - und das ist bemerkenswert - vom Gaskessel. «Wir verstehen das als Dienstleistung an unseren Kundinnen und Kunden», sagt Francisco Drogue vom Gaskessel. Das Ausgehlokal will damit aber auch Konflikte mit der Nachbarschaft vorbeugen. Es habe in der Vergangenheit Reklamationen wegen Lärm und Littering gegeben, die nach grossen Veranstaltungen «bis aus dem Marzili» gekommen seien, sagt Drogue. Diese lägen zwar schon länger zurück, doch der Gaskessel habe beschlossen, präventiv diesen Moonliner-Kurs zu realisieren. Mehr Kundschaft erwarte er dadurch nicht, da die zusätzlichen Moonliner-Kurse sowieso nur an ausverkauften Anlässen angeboten würden. Drogue betont, dass «die Mehrkosten über die Anlässe finanziert werden und nicht über die Leistungsabgeltung der Stadt».

Für die Gaskessel-Besucher bedeutet dies, dass sie bei Grossanlässen eine Dreiviertelstunde später zum Bahnhof fahren können und dann dort Anschluss haben an das reguläre ÖV-Angebot. Dies passt zum allgemeinen Trend: Weil Nachtclubs immer später schliessen, passt das Nachtbus-Angebot nicht mehr zum Verhalten des Partyvolks. Die Moonliner haben im Jahr 2016 fast 10 Prozent weniger Kunden befördert als noch 2013 («Bund» vom 29. August 2017). Diese Tendenz wird sich noch verstärken, wenn ab dem Fahrplanwechsel im Dezember die Busse und Trams von Bernmobil bis 1 Uhr statt bis Mitternacht unterwegs sind.

Das Pilotprojekt beim Gaskessel startet in der Nacht auf Sonntag um 4.25 Uhr. Der zusätzliche Bus wird bis Ende Jahr in sieben Nächten verkehren. Ob bald noch weitere Moonliner-Kurse so spät verkehren könnten, war gestern nicht in Erfahrung zu bringen. Bei Bernmobil war für eine Stellungnahme niemand erreichbar.

Verkauf von BKW-Aktien droht zu scheitern

Die BKW-Chefin fordert den Kanton Bern auf, sich als Aktionär zurückzuziehen. Linke Politiker werfen ihr vor zu taktieren.

Adrian Schmid

Ist es ein verzweifelter Ausbruchversuch? BKW-Chefin Suzanne Thoma heizt die politische Diskussion im Kanton Bern über die Zukunft des Energiekonzerns mit einer radikalen Forderung an: Sie verlangt, dass sich der Kanton aus dem Aktionariat der BKW zurückziehen soll, wie sie gegenüber der Westschweizer Zeitung «Le Matin Dimanche» sagte.

Es überrascht nicht, macht Thoma diesen Vorschlag gerade jetzt. Denn es sieht eher danach aus, dass der Kanton der BKW nicht mehr Freiheiten gewähren wird. Im November behandelt der Grosse Rat ein neues BKW-Beteiligungsgesetz. Dabei wird das Parlament einen Grund-

satzentscheid zur Frage fällen, ob der Kanton Bern weiterhin Mehrheitsaktionär der BKW bleiben soll. Heute hält er 52,5 Prozent der Aktien. Der Regierungsrat schlägt vor, dass sich die Beteiligung künftig zwischen 34 und 60 Prozent bewegen sollte. Die Finanzkommission des Grossen Rats hingegen sprach sich kürzlich gegen einen Aktienverkauf im grossen Stil aus: Der Kanton soll die Mehrheit behalten - mindestens 51 Prozent.

SP-Präsidentin Ursula Marti vermutet, Thoma Forderung könnte eine Reaktion auf den Entscheid der Kommission sein. «Thoma geht taktisch vor. Mit ihrer Extremforderung will sie möglicherweise erreichen, dass der Kanton Bern zumindest seine Mehrheitsbeteiligung abstösst», sagt Marti. Die SP lehnt dies ab. Die Partei hat bereits mit dem Referendum gedroht, falls das Parlament die Möglichkeit für einen Verkauf der BKW-Mehrheit schaffen würde. «Strom gehört zur Grundversorgung. Diese dürfen wir nicht aus der Hand geben», sagt Marti.

Die Grünen lehnen einen Verkauf von BKW-Aktien ebenfalls ab. Als «politisch heikel» stuft Co-Präsidentin Natalie Imboden Thomas «öffentliche Intervention» ein. Es sei eigenartig, wenn ein Unternehmen dem Eigentümer vorschläge, seine Aktien zu verkaufen. Zudem könne die BKW nicht bestimmen, wem sie gehöre. «Die Eigentümer wählen über den Verwaltungsrat die Geschäftsleitung, nicht umgekehrt.»

Bürgerliche sind gespalten

Dass der Grosse Rat über einen Verkauf von BKW-Aktien debattieren wird, geht auf einen Vorstoss der FDP zurück. Dieser wurde vom Parlament klar angenommen - SVP, BDP, EDU und GLP stimmten geschlossen dafür. Jetzt allerdings treten die Bürgerlichen nicht mehr für einen Verkauf der Aktienmehrheit ein. Dies verdeutlicht der Entscheid der Finanzkommission, die Mehrheitsbeteiligung nicht abtoben zu wollen. So weit kam es nur, weil nebst Linken insbesondere auch SVP-Vertreter diese Haltung vertreten.

«Der BKW gehören wichtige Infrastrukturanlagen. Ich möchte nicht, dass ausländische Investoren Eigentümer von versorgungsnotwendigen Kraftwerken werden», sagt Raphael Lanz, SVP-Grossrat und Thuner Stadtpräsident. Lanz findet es zwar richtig, dass sich Thoma strategische Überlegungen macht und diese in die Öffentlichkeit trägt. Wenn sich die BKW durch die Mehrheitsbeteiligung eingeschränkt fühle, müsse sie aber auch nach Alternativen suchen - falls der Kanton die Aktienmehrheit behalten sollte. Denkbar ist für Lanz eine Umstrukturierung des Konzerns. «Die Vorschläge müssen jedoch von der BKW selbst kommen.»

FDP-Fraktionschef Adrian Haas hofft indes, dass nach Thomas Äusserungen Verkaufsskeptiker doch noch zu Befürwortern werden. Für die Versorgungssicherheit seien nicht die Energieproduzenten massgebend, sondern die Netze. Zudem habe der Kanton keinen Einfluss auf die Geschäfte der BKW. Statt BKW-Aktien könne der Kanton genauso gut solche von Nestlé oder Novartis kaufen.

Kurz

Universität Bern
Stiftung finanziert Professor für Klimaökonomik

Die Universität Bern hat eine Professur für Klima- und Umweltökonomik geschaffen. Sie wird durch Mittel der Universität sowie der Stiftung Mercator Schweiz und der Gebäudeversicherung Bern finanziert. Wie die Universität Bern mitteilt, bestehe das Ziel des Lehrstuhls darin, Kompetenzen in Forschung und Lehre auf dem Gebiet der empirisch-experimentellen Klima- und Umweltökonomik aufzubauen. Die neu geschaffene Professur wird sich den Folgen des Klimawandels auf Wirtschaft und Gesellschaft widmen. Die Professur wurde mit dem Volksrecht Eric Strobel besetzt. Insgesamt fördern die Stiftung Mercator Schweiz und die Gebäudeversicherung Bern die Professur mit je 2,3 Millionen Franken über eine Laufzeit von zehn Jahren. Die Universität betont in ihrer Mitteilung, dass die Forschungs- und Lehrfreiheit trotz der privaten Spenden gewährleistet sei. Die Stiftung Mercator fördert Projekte in den Bereichen Bildung, Verständigung, Mitwirkung und Umwelt. (pd/mob)