



Eyholz, 4. Januar 2018

Frau Bundespräsidentin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin UVEK  
Kochergasse 10

3003 Bern

[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

## **Stellungnahme des OVT zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT vertritt die Interessen der ihm angeschlossenen Mitglieder aus den Bereichen Verkehr und Tourismus. Für den OVT hat eine gute Anbindung des Oberwallis an die nationalen Verkehrsnetze oberste Priorität. Dies liegt sowohl im Interesse der einheimischen Bevölkerung als auch unserer Gäste. In Bezug auf die vorliegende Vernehmlassungsvorlage unterstützt der OVT deshalb mit Nachdruck den Vollausbau des Lötschbergbasistunnels ebenso wie den Bau des Grimseltunnels. Gerne werden wir unsere Haltung nachfolgend anhand der gestellten Fragen detailliert erläutern.

### **Zielsetzungen**

*1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?*

Nein. Der OVT unterstützt zwar die generelle Stossrichtung der Vorlage und teilt die Auffassung des Bundesrates, wonach die Qualität der Infrastrukturen des Schienenverkehrs für die wirtschaftliche, räumliche und touristische Entwicklung des Landes von entscheidender Bedeutung ist. Der OVT begrüsst deswegen, dass der Bundesrat mit der Vernehmlassung zur Bahninfrastruktur 2030/35 einen weiteren Ausbauschnitt vorlegt, um die Ziele des strategischen Entwicklungsprogramms der Eisenbahninfrastruktur (STEP) zu erreichen.

Der OVT begrüsst auch die angestrebten Angebotsverbesserungen auf der Rhodanlinie ebenso wie auf dem Streckennetz der Matterhorn Gotthard Bahn. Der OVT ist

jedoch enttäuscht, dass weder der Vollausbau des Lötschbergbasistunnels noch der Bau des Grimseltunnels in die Vorlage aufgenommen wurden. Die Vorlage zum Ausbaus schritt 2030/35 fokussiert zu stark auf Angebotsverbesserungen im Mittelland. Dabei steht für den OVT ausser Diskussion, dass in den Metropolitanregionen Handlungsbedarf besteht, um den stetig wachsenden Pendlerverkehr zu bewältigen. Gleichzeitig müssen aber aus Sicht des OVT mit dem Ausbaus chritt 2030/35 auch folgende Zielsetzungen verfolgt werden:

- 1) Grossräumige Erschliessung der Berggebiete über die Anbindung an die Metropolitanregionen sowie Anbindung an die Hauptachsen des nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrs.
- 2) Verbesserte Erreichbarkeit der Tourismusorte und ländlichen Zentren mittels geeigneter Infrastrukturmassnahmen und eines Ausbaus des Angebots.
- 3) Fortführung der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr.
- 4) Entwicklung der Infrastruktur und des Angebots innerhalb der Berggebiete zur Stärkung der bestehenden Lebens- und Wirtschaftsräume, sowohl interkantonal wie auch grenzüberschreitend.

Diese Kriterien stehen im Einklang mit den räumlichen Entwicklungszielen der Schweiz, wie sie unter anderem im Raumkonzept Schweiz definiert wurden. Damit ist auch ausgesagt, dass sich der Ausbaus chritt 2030/35 nicht alleine auf Angebotsverbesserungen im Mittelland fokussieren darf.

## **Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbaus chritt 2030/35?**

### *2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus chrittes 2030/35 einverstanden (Leitsätze)*

Der erläuternde Bericht des Bundesrates erwähnt für den Ausbaus chritt die folgenden vier Leitsätze:

- 1) Der Infrastrukturausbau richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage während der Hauptverkehrszeit im Umsetzungshorizont 2030/35. Die Kapazität des Netzes wird erhöht, um einen stabilen Betrieb sowie die effiziente Umsetzung des Substanzerhalts und der Erweiterungen sicherzustellen. Der Ausbau der Publikumsanlagen ist voranzutreiben.
- 2) Im Fernverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung in ausgewählten Korridoren angestrebt. Fahrzeitverkürzungen sind nicht prioritär.
- 3) Im Regionalverkehr wird eine Attraktivitätssteigerung durch Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt. Die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung ländlicher Räume sind sicherzustellen.
- 4) Im Güterverkehr werden Voraussetzungen für eine attraktive, wettbewerbsfähige und wirtschaftliche Produktion geschaffen. Der Fokus liegt auf der Sicherstellung der benötigten Anlagen sowie der Trassenkapazität und -qualität im Binnen-, Import- und Exportverkehr.
- 5)

Im Grundsatz begrüsst der OVT die vier Leitsätze des Ausbaus chrittes 2030/35. Insbesondere die explizite Erwähnung der Tourismusregionen sowie der Grund-

versorgung ländlicher Räume erachtet er als positiv. Dennoch ist die derzeitige Formulierung der Leitsätze nicht zufriedenstellend. Im Hinblick auf die Verabschiedung der Botschaft hält es der OVT für wünschenswert, folgende Verbesserungen anzubringen:

- Leitsatz 1

Die einseitige Fokussierung der Infrastrukturmassnahmen auf die Nachfrage während der Hauptverkehrszeit birgt das Risiko, dass das Angebotsgefälle im öffentlichen Verkehr zwischen den Regionen weiter zunimmt. Zu einem stabilen Betrieb gehört zudem die Schaffung nötiger Redundanzen. Dies betrifft insbesondere den Lötschbergbasistunnel. Bei der kleinsten technischen Störung ist diese wichtige Nord-Süd-Achse lahmgelegt. Durch den Vollausbau könnte diese Situation wesentlich entschärft werden, wobei selbstverständlich auch die dringend nötige Schaffung von Kapazitätsreserven auf dem Engpass Bern – Thun dazu gehört.

- Leitsatz 2

Ein wichtiges Element des Ausbaus 2030/35 ist die Schaffung eines durchgehenden Halbstundentaktes auf dem Fernverkehrsnetz. Es ist in diesem Zusammenhang äusserst störend, dass die Achse Bern – Brig als einzige Fernverkehrsverbindung keinen durchgehenden Halbstundentakt erhalten soll. Durch einen Vollausbau des Lötschbergbasistunnels könnte die Kapazität des Lötschbergbasistunnels verdoppelt und ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt werden.

- Leitsatz 3

Dieser Leitsatz ist bezüglich Tourismuszentren und Grundversorgung zu defensiv formuliert. Die Verkehrspolitik ist ein wichtiger Hebel, um die Erreichbarkeit der Tourismusregionen und die Grundversorgung nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern diese auch zu verbessern und so zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Standortattraktivität beizutragen. In dieser Hinsicht kommt dem geplanten Grimseltunnel eine hohe Bedeutung zu. Er kann wesentliche Impulse setzen für die wirtschaftliche Entwicklung der eher strukturschwachen Regionen im Berner Oberland, Goms, Uri und Obwalden.

- Leitsatz 4

Der OVT erachtet es als wichtig, dass der Güterverkehr explizit erwähnt wird. Dabei geht es einerseits um die Umsetzung der Vorlage zum Güterverkehr in der Fläche aber auch um den alpenquerenden Güterverkehr. Dieser kommt in der vorliegenden Vorlage eindeutig zu kurz. Der Bundesrat schreibt selber im erläuternden Bericht auf S. 13, dass für den Zeithorizont 2030 eine Überlast auf den Zulaufstrecken zum Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel besteht. Hier zeigt sich ebenfalls der Handlungsbedarf für den Lötschbergbasistunnel.

- Fehlender Leitsatz 5

Ferner fehlt aus Sicht des OVT jegliche Erwähnung des Freizeitverkehrs. Dies ist symptomatisch für die derzeitige Verkehrspolitik des Bundes. Obschon der Freizeitverkehr noch vor dem Pendlerverkehr den weitaus grössten Verkehrszweck ausmacht, fehlt jegliche Strategie zur Bewältigung dieses Verkehrsaufkommen. Konsequenz daraus ist, dass Projekte welche für den Freizeitverkehr wichtig wären wie z.B. die Grimselbahn nicht in die Weiterentwicklung des Bahnnetzes einbezogen werden.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

Aus Sicht des OVT kommt nur eine Variante Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Mrd. Fr. PLUS in Frage. Der Ausbauschritt 2035 gemäss Vorschlag Bundesrat muss weiter aufgestockt werden, um den Vollausbau des Lötschbergbasistunnels und den Bau des Grimseltunnels zu ermöglichen.

4. Sind sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden?

a) *Beim Personenverkehr*

Nein! Für den OVT gehören der Vollausbau des Lötschbergbasistunnels und der Bau des Grimseltunnels zwingend in den Ausbauschritt 2035.

b) *Beim Güterverkehr*

Nein. Wie bereits dargelegt, erachtet der OVT die Prioritätensetzung im Bereich des Güterverkehrs als unbefriedigend. Die Verbesserung der Anlagen für den Binnenverkehr auf der Ost-West-Achse darf nicht zu einer Verzögerung der Projekte für den alpenquerenden Güterverkehr führen. Die Nord-Süd-Achse muss deswegen stärker berücksichtigt werden, als dies derzeit der Fall ist.

c) *Beim grenzüberschreitenden Verkehr*

Nein. Die im Bericht erwähnten Projekte im grenzüberschreitenden Verkehr betreffen hauptsächlich den Regionalverkehr in den grenznahen städtischen Agglomerationen. Hingegen werden die zunehmenden grenzüberschreitenden Pendlerströme und die Zunahme des grenzüberschreitenden Freizeitverkehrs in anderen Regionen völlig ausgeblendet. So besteht aus Sicht des OVT zum Beispiel Handlungsbedarf auf der Verbindung Brig – Domodossola. Die Qualität des Rollmaterials für den regionalen Personenverkehr wurde seit der Übernahme durch die BLS verbessert. Beim Autoverlad stehen ebenfalls Angebotsverbesserungen an. Jedoch bleibt die Kapazität des über 100 Jahre alten Simplontunnels beschränkt. Dies wegen des starken Mischverkehrs und des relativ hohen Streckengefälles, welches vor allem den Güterverkehr behindert. Der OVT fordert deshalb, dass im Zeitrahmen des Ausbauschritts 2030/35 die Planungsarbeiten für eine Leistungssteigerung auf der Simplonlinie an die Hand genommen und für den nächsten Ausbauschritt die nötigen Infrastrukturmassnahmen realisiert werden.

d) *Bei den betrieblichen Anlagen*

Nein. Aus Sicht des OVT müssten unter anderem die Kapazitäten im Bahnhof Visp für die Abwicklung des Personenverkehrs weiter verbessert werden.

- e) *Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?*

Der OVT beantragt, folgende Projekte in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen:

#### *Lötschberg-Basistunnel*

Der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels ist aus folgenden Gründen zwingend notwendig:

- Der Lötschbergbasistunnel liegt bereits seit seiner Eröffnung im Jahr 2007 an der Kapazitätsgrenze. Durch den Mischverkehr von Fernverkehrszügen und Güterverkehrszügen sind auf dem weitgehenden einspurigen Tunnel keine Trassen mehr frei. Die Fernverkehrszüge sind zu den Spitzenzeiten voll ausgelastet. Gemäss den vorliegenden Analysen zum Verkehrsaufkommen ist weiterhin eine starke Zunahme der Nachfrage zu erwarten. Eine Taktverdichtung im Personenverkehr analog zu den anderen Fernverkehrslinien ist daher dringend notwendig. Dies bedingt den Vollausbau des 34,6 km langen Lötschberg-Basistunnels. Das noch fehlende Teilstück der zweiten Tunnelröhre von 7 km muss ausgebrochen und zusammen mit dem bereits ausgebrochenen aber nie ausgerüsteten Teilstück von 14,7 km in Betrieb gesetzt werden. Erst dann könnte das Versprechen, welches dem Schweizer Stimmvolk mit der Volksabstimmung zur NEAT abgegeben wurde, eingehalten werden. Durch den Vollausbau kann die Kapazität verdoppelt und so der durchgehende Halbstundentakt realisiert werden. Die Planungen für den Vollausbau sind abgeschlossen, mit dem Bau könnte somit im Gegensatz zu verschiedenen anderen Projekten des Ausbauschnittes 2030/35 unverzüglich begonnen werden.
- Bei einem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels kann die Anzahl Güterzüge erhöht werden. Derzeit verkehrt nur die Hälfte der Güterzüge durch den Lötschberg-Basistunnel, die übrigen Züge werden über die Bergstrecke geführt. Eine Erhöhung der verfügbaren Gütertrassen durch den Basistunnel erlaubt es, die Produktionskosten im Schienengüterverkehr erheblich zu senken. Dies ist im Hinblick auf die Stärkung der Verlagerungspolitik wichtig.
- Mit der NEAT verfügt die Schweiz über zwei sich ergänzende Nord-Süd-Transitachsen am Gotthard und am Lötschberg. Ein Ausbau des Lötschberg-Basistunnels stellt die angestrebte Achsenredundanz der NEAT sicher. Die teilweise einspurige Linienführung im Lötschberg-Basistunnel führt sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr zu einer hohen Störungsanfälligkeit. Ein Ausbau ermöglicht es zudem, periodisch notwendige Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten der Tunnelinfrastruktur durchzuführen, ohne den Verkehr für längere Zeit zu unterbrechen.
- Der Kapazitätsausbau verbessert dank der höheren jährlichen Trasseneinnahmen die Wirtschaftlichkeit des Lötschberg-Basistunnels markant.

### *SIM-Trassen Lötschbergachse*

Der Kapazitätsausbau ist unerlässlich, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Auf der Transitachse Basel-Bern-Lötschberg-Simplon bestehen bereits heute Engpässe. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Güterverkehr auf der Lötschbergachse in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird.

### *Grimselbahn*

Anders als der Lötschberg-Basistunnel, der prioritär als Transitachse und für den Personenfernverkehr von Bedeutung ist, dient die Grimselbahn der inneren Erschliessung der Berggebiete. Sie ermöglicht eine ganzjährige verkehrssichere Verbindung zwischen dem östlichen Berner Oberland und dem Goms. Zudem verbindet sie die bestehenden Schmalspurnetze in den Kantonen Waadt, Freiburg, Bern, Obwalden, Nidwalden, Luzern, Wallis, Uri und Graubünden. Dies verbessert die Erreichbarkeit der Tourismusorte und ermöglicht die Einführung neuer touristischer Angebote. Mit der Grimselbahn wird das bestehende Schmalspur-Bahnnetz (> 800 km) konsolidiert und fertiggestellt, indem eine Lücke von 22 Kilometern geschossen wird. Bedeutende Verbindungen zwischen Zentren sowie Regionen werden dadurch ermöglicht. Die neuen Verbindungen entfalten starke Impulse für prominente Tourismusdestinationen. Der wertschöpfungsstarke Langsamverkehr kann als Pfeiler des Schweizer Tourismus weiter ausgebaut werden. Letztlich stärkt die Grimselbahn das wirtschaftliche Potenzial in tendenziell strukturschwachen Gebieten der Zentralalpen.

Da der Grimseletunnel neben einer Bahnlinie auch eine Kabelanlage enthält, ist es wichtig, die beiden Vorhaben koordiniert zu realisieren. Dies entspricht auch den Vorgaben des Bundes, wonach bei der Bündelung von Infrastrukturmassnahmen die Verfahren aufeinander abgestimmt werden müssen. Swissgrid plant, die Verlegung der heute bestehenden Freileitung über den Grimselepass 2027 in Angriff zu nehmen. Wird die Grimselbahn nicht in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen, besteht die Gefahr, dass die optimale Variante eines Kabel-Bahn-Tunnels nicht realisiert werden kann.

Angesichts des Innovationscharakters des Projektes, des Mehrwerts für den Landschaftsschutz und des starken Rückhaltes, den es in der Bevölkerung genießt, gehört der Bau des Grimseletunnels in den vorliegenden Ausbauschnitt.

## **Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?**

- 1) *Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko*

Keine Stellungnahme.

- 2) *Gesetzliche Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung der Investitionskosten durch den Bund*

Im Hinblick auf die Gleichbehandlung der Projekte, die im Rahmen der verschiedenen Ausbauschnitte realisiert werden, ist eine solche Bestimmung zweckmässig. Allerdings bestehen derzeit gewisse Widersprüche, die noch ge-

klärt werden sollten. Der Anspruch auf eine nachträgliche Erstattung der Investitionsbeträge durch den Bund relativiert die Bedingung, wonach die Kantone die Kosten der Realisierung auf eigenes Risiko tragen müssen. Eine Klärung ist für die Planungssicherheit in den Kantonen wichtig.

## **Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?**

3) *Haben sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Nein.

4) *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Ja: Grundversorgung und Freizeitverkehr.

a) Grundversorgung

In Berggebieten wie dem Wallis stellt die Sicherung der Grundversorgung im öffentlichen Regionalverkehr eine besondere Herausforderung dar. Aufgrund der teilweise geringen Auslastung während der Randzeiten bestehen Tendenzen zur Ausdünnung des Angebots und zur Umstellung auf Bahnersatz-Angebote. Damit ist die Gefahr verbunden, dass die Qualität der Grundversorgung abnimmt. Vor diesem Hintergrund bedauert der OVT, dass die Planungsarbeiten zum Ausbauschnitt 2030/35 nicht genutzt wurden, um weitergehende Strategien zur Sicherung der Grundversorgung in den Berggebieten und ländlichen Räumen zu entwickeln. Die technologischen Entwicklungen in Zusammenhang mit der Digitalisierung ermöglichen innovative Lösungen, die im Bereich des öffentlichen Regionalverkehrs zu einer Verbesserung der Grundversorgung führen können, ohne dass dafür aufwendige Infrastrukturmassnahmen nötig sind. Es wäre wünschenswert, unter Berücksichtigung der neuen technologischen Möglichkeiten spezifische Modelle für die Berggebiete und ländlichen Räume zu entwickeln und damit die Qualität der Grundversorgung zu verbessern.

b) Freizeitverkehr

Siehe unsere Bemerkungen zu den Zielen / fehlender Leitsatz 5.



Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT  
Geschäftsführer, Jörg Salzmänn  
Walligrundstrasse 27  
3930 Eyholz  
[info@ovt.ch](mailto:info@ovt.ch)  
079 416 28 14