

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

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

## **Stellungnahme des OVT zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive Bahn 2050**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt der Verein Oberwallis Verkehr und Tourismus Stellung zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive Bahn 2050. Sowohl der Zwischenbericht zum Stand der Ausbauprogramme als auch die Perspektive Bahn 2050 betreffen die Erschliessung des Oberwallis auf der Schiene sehr stark. Bei den Ausbauprogrammen stehen dabei für uns insbesondere der Vollausbau des Lötschbergbasistunnels sowie der Bau des Grimseltunnels im Vordergrund. Die Perspektive Bahn 2050 wird zudem als Leitlinie für den zukünftigen weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur auch Konsequenzen für das Oberwallis haben, weshalb wir uns auch dazu äussern. Unsere Position zu den verschiedenen Elementen können Sie den Antworten zu den gestellten Fragen entnehmen.

Visp, 11. August 2022



Thomas Egger  
Alt Nationalrat  
Präsident OVT

## Beantwortung der gestellten Fragen

### 1) **Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen**

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?*

Der OVT ist erfreut, dass mit dem Zwischenbericht nun der Vollausbau des Lötschbergbasistunnels ermöglicht werden soll. Mit dem Ausbauschriff 2035 hatte das eidgenössische Parlament den Teilausbau mit der bahntechnischen Ausrüstung des bereits ausgebrochenen aber noch nicht ausgerüsteten Teils der zweiten Röhre beschlossen. Damals war aber vielen nicht bewusst, dass der Teilausbau zu einer längeren Sperrung des Basistunnels führen würde (aktuelle Schätzung: acht Monate). Eine derart lange Sperrung ist weder verständlich noch akzeptabel. Der Tunnel wäre zudem weiterhin auf einer Länge von knapp 7 Kilometer einspurig und bleibt damit entsprechend störungsanfällig. Dass Störungen auftreten können, zeigen die verschiedenen Vorfälle, bei denen Züge im Tunnel stecken blieben oder etwa auch die wiederholten Wassereinbrüche im Bereich des Südportals mit längeren Betriebsunterbrüchen. Während sich die Kosten für den Teilausbau auf 973 Mio. Fr. beziffern, steigen die Kosten für den Vollausbau auf 1'476 Mio. Fr. Diese zusätzlichen rund 500 Mio. Fr. sind durchaus gerechtfertigt angesichts des Zusatznutzens. Würde der Vollausbau zudem noch weiter in die Zukunft verschoben, so wären dannzumals die Kosten erneut wesentlich höher. Es ist deshalb jetzt an der Zeit, dieses Vorzeigeprojekt für ganz Europa endlich fertig zu stellen.

Die Arbeiten müssen dabei eng mit den Arbeiten für die Sanierung des Munitionslagers Mitholz koordiniert werden. Eine auch nur vorübergehende Sperrung des Basistunnels muss unbedingt vermieden werden. Die Bergstrecke stellt keinen gleichwertigen Ersatz dar.

**Der OVT ist in diesem Sinne mit den vorgeschlagenen Anpassungen am AS2035 einverstanden, verlangt aber zusätzlich, dass die Projektierung und Realisierung des Grimseltunnels ebenfalls aufgenommen wird (siehe nächste Frage).**

- b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

**Der OVT fordert, dass zusätzlich zu den in der Vernehmlassungsvorlage aufgeführten Projekten auch die Projektierung und Realisierung des Grimselbahntunnels aufgenommen wird.** Die Machbarkeitsstudie für den Grimselbahntunnel wird im erläuternden Bericht auf S. 14/15 zwar erwähnt, es werden jedoch keine Mittel zur Verfügung gestellt. Dies ist enttäuschend und muss korrigiert werden. Seitens der Grimselbahn AG wurde die Machbarkeit des Grimseltunnels wiederholt aufgezeigt. Die Kosten belaufen sich auf rund 600 Mio. Fr. wovon 250 Mio. Fr. durch den elektrischen Teil zur Verfügung gestellt werden und somit die bahnsseitigen Kosten nur noch rund 350 Mio. Fr. betragen.

Für dieses Projekt besteht derzeit ein einmaliges «Window of opportunity». Die Dringlichkeit ist gegeben durch den nötigen Ausbau der Hochspannungsleitung an der

Grimsel. Im Rahmen des Sachplanverfahrens zum Objektblatt 203 – Leitungszug zwischen Innertkirchen und Ulrichen wird auf jeden Fall eine Kabelvariante realisiert. Entweder nur für die Hochspannungsleitung oder als Alternative zusammen mit der Bahn. Diese sogenannte Alternativvariante wird auch vom Bundesamt für Energie und Swissgrid klar favorisiert. Sie ist aber an verschiedene Bedingungen seitens des bahntechnischen Planungsverfahrens gebunden. Diese Bedingungen müssen nun im Rahmen des vorliegenden Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschritt erfüllt werden, ansonsten kann das Bündelungsprojekt nicht realisiert werden.

Mit seiner Absichtserklärung vom 19. Mai 2019 hat das UVEK klar festgehalten, dass in Zukunft vermehrt die Potenziale zur Bündelung von Infrastrukturen genutzt werden sollen. Die Bündelung von Infrastrukturen trägt wesentlich dazu bei, den Flächenverbrauch und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu vermindern sowie dank Synergien die Baukosten zu reduzieren. Mit dem geplanten Bau des Grimseletunnels besteht zum ersten Mal die Chance, diesen Auftrag zur Bündelung bei einem grösseren Projekt in die Tat umzusetzen.

Der OVT unterstützt deshalb den Grimseletunnel vollumfänglich. Mit der Kombination von Bahn und Hochspannungsleitung würde zum ersten Mal ein grösseres Bündelungsprojekt realisiert. Dieses Projekt wird dadurch Vorbildfunktion haben für weitere Projekte und steht in Einklang mit der Vision „Bahn 2050“, welche einen boden- und flächenschonenden Ausbau des Bahnnetzes anvisiert. Die rund 22 km lange Kabelleitung wird zudem die bisher längste erdverlegte Kabelleitung sein und auch damit eine Vorbildfunktion haben für weitere Projekte in Zusammenhang mit der Erneuerung und dem Bau von Hochspannungsleitungen.

Mit dem Grimseletunnel werden erstmals die Schmalspurbahnen nördlich und südlich der Alpen zu einem zusammenhängenden Netz verbunden. Dadurch entsteht ein neues touristisches Angebot und die betroffenen Regionen werden besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Damit das erwähnte «Window of opportunity» genutzt werden kann, ist es unerlässlich, dass der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2023 den nötigen Kredit für die weitere Projektierung und Realisierung des bahnseitigen Teils des Grimseletunnels in der Höhe von 350 Mio. unterbreitet und dieser beschlossen wird. Seitens der Grimselebahn liegen detaillierte Machbarkeitsstudien vor. Mit dem Bau kann spätestens im Jahr 2027 begonnen werden.

- c) *STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschritts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?*

–

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Nein.

- e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Ja, die Reduktion des Verpflichtungskredits von 5,4 Mrd. Fr. auf 4,81 Md. Fr. wird von uns unterstützt. Die frei werdenden Mittel können für andere Vorhaben im Ausbauschritt 2035 verwendet werden.

- f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

- g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

Nein.

## **2) Perspektive BAHN 2050**

- a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*

Teilweise.

- b) *Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Das Oberwallis ist eine Grenzregion mit engen Pendlerverflechtungen mit dem benachbarten Ausland. Zudem sind wir als Tourismusregion stark auf gute Anbindungen an die europäischen Quellmärkte angewiesen. Dem grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene kommt deshalb eine hohe Bedeutung zu. Wir vermissen eine entsprechende Zielsetzung in der Perspektive Bahn 2050. Im Rahmen der Vorarbeiten zur Perspektive Bahn 2050 wurde u.a. durch das Büro «6t-bureau de recherche» eine Studie erstellt, welche klar den Handlungsbedarf sowohl für den Pendlerverkehr als auch für die verbesserte Erreichbarkeit im grenzüberschreitenden Fernverkehr aufzeigt.

Umso mehr erstaunt es, dass das BAV diesen Aspekt im Rahmen der Bahn 2050 nicht weiter verfolgen will. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr gibt es nicht nur Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturen und Betrieb, sondern auch bezüglich Kundenorientierung. Dass es im 21. Jahrhundert noch nicht möglich ist, durchgängig Tickets zu lösen, ist beschämend. Die Digitalisierung wäre prädestiniert, um beispielsweise ein alpenweites Ticketing einzuführen. Dies könnte auch für den Veloselbstverlad verwendet werden. Das aktuelle System für die Reservation von Veloplätzen in den Zügen ist in der Schweiz viel zu kompliziert und nicht kompatibel mit ausländischen Anbietern. Eine wichtige Voraussetzung für derartige gemeinsame Lösungen wäre auch der Zugang zu Daten. Es ist dringend nötig, dass alpenweit für die Verkehrsangebote nicht nur bei der Bahn, sondern bei allen Anbietern von öV-

Leistungen (also bis hin zu Trams, Postbussen, Uber und anderen Sharing-Plattformen) die Daten offen zugänglich sind (Open Data!). Nur so kann der kundenorientierte Ansatz der «Mobility as a Service – MaaS » in die Tat umgesetzt werden.

Seitens des OVT fordern wir deshalb, dass die Zielsetzungen entsprechend ergänzt werden und schlagen folgendes zusätzliches Ziel vor: **«Die Bahn bietet wettbewerbsfähige, zuverlässige und attraktive Reisemöglichkeiten in europäische Länder und verknüpft diese mit anderen Mobilitätsangeboten».**

Zu Ziel 4 (Der Bahnbetrieb ist klimaneutral und Bahninfrastrukturen sind boden- und ressourcenschonend gestaltet sowie gut in die Landschaft integriert) gestatten wir uns erneut den Hinweis auf den Grimseletunnel. Der Grimseletunnel wäre das erste grössere Projekt für die Bündelung von Infrastrukturen in der Schweiz. Mit der Unterstützung des Grimseletunnels könnte das BAV somit den Beweis antreten, dass die Zielsetzung 4 Ernst gemeint ist. Gleichzeitig hätte eine Unterstützung des multifunktionalen Grimseletunnel Signalwirkung für weitere Folgeprojekte.

- c) *Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?*

Wir sind grundsätzlich mit der gewählten Stossrichtung einverstanden.

Bei der empfohlenen Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» erwarten wir, dass insbesondere die Anbindung der regionalen und ländlichen Zentren sowie direktere Anbindungen der Tourismuszentren umgesetzt werden. Der Freizeitverkehr muss grundlegend eine viel stärkere Beachtung finden als bisher. Und die Anbindungen im internationalen Personenverkehr müssen ausgebaut werden.

- d) *Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

–

- e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Auf S. 35 des Berichtes wird zurecht darauf hingewiesen, dass ein spezielles Augenmerk auf die erste und letzte Meile zu richten sei. Diese Feststellung ist sehr richtig und kann in der Verkehrspolitik nicht genügend betont werden. Wenn die erste und / oder letzte Meile nicht genügend mit dem öV erschlossen ist, so entscheiden sich die Kundinnen und Kunden vielfach für das Auto als Verkehrsmittel. Viel Verlagerungspotenzial wird so verspielt. Projekte wie der Bus alpin – welcher auch im Binntal und auf der Moosalp verkehrt - zeigen, wie die letzte Meile von touristisch interessanten Regionen geschlossen werden kann. Es ist äusserst bedauerlich, dass derartige Angebote durch den Bund finanziell nicht unterstützt werden. Die Abgeltungsverordnung müsste unbedingt geändert werden.

### 3) **Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte**

- a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

Wie bereits weiter oben ausgeführt muss nach Ansicht des OVT der Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 nicht nur um den Vollausbau des Lötschbergbasistunnels sondern auch um den Bau des Grimseltunnels ergänzt werden. Es wäre zu spät, wenn dieser Bau erst in der Botschaft im Jahr 2026 enthalten wäre. Seitens Swissgrid und Bundesamt für Energie besteht eine zeitliche Dringlichkeit, die Hochspannungsleitung zwischen Innertkirchen und Oberwald zu erneuern. Die Verfahren müssen deshalb jetzt koordiniert werden, ansonsten fallen die Vorteile eines multifunktionalen Bahntunnels mit den entsprechenden Kostenvorteilen weg.

In der Botschaft im Jahr 2026 müssen die Auswirkungen des Verzichts auf den vollen Einsatz der Wankkompensation im FV-DOSTO auf der Strecke Bern – Lausanne thematisiert und entsprechende Massnahmen vorgeschlagen werden. Durch den Einsatz der FV-DOSTO mit Wankkompensation sollte die Reisezeit zwischen Bern und Lausanne ursprünglich auf 61 Minuten verkürzt werden. Dies ist nun nicht mehr möglich. Aktuell benötigt die schnellste Verbindung 66 Minuten.

- b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

Wir erachten es als richtig, dass die Perspektive BAHN 2050 bereits im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt wird, mit den von uns vorgeschlagenen Anpassungen insbesondere bezüglich grenzüberschreitendem Verkehr.

- c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

–

- d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?*

Wir erwarten, dass die Weiterentwicklung der Bahn nicht ausschliesslich auf die Agglomerationsräume fokussiert, sondern auch weiterhin eine gute Erschliessung der Berg- und Randregionen angestrebt wird. Dem Freizeitverkehr und der Erschliessung der ersten und letzten Meile ist dabei besonderes Augenmerk zu widmen. Die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr muss gestärkt werden. Dabei sind vermehrt auch Verkehrsträgerübergreifende Lösungen anzustreben im Sinne der «Mobility as a Service», was wiederum den offenen Zugang zu Daten voraussetzt.

**4) Weitere Bemerkungen**

a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.