

Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 - Aufnahme Grimselbahn im Vernehmlassungsverfahren

1. Übersicht

Die Grimselbahn ist nach eigenen Auswertungen in mindestens 36 Vernehmlassungsantworten aufgeführt und zur Aufnahme in den Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 zur Aufnahme empfohlen. Es handelt sich dabei um Kantone (Bern, Wallis, Obwalden, Luzern, Uri), kantonale Parteien (CSP Oberwallis, CSP Obwalden), Bahnunternehmungen (MGB), nationale Verbände (SAB, Stiftung für Landschaftsschutz, Swiss Olympic, VCS, HSUB) sowie Elektrizitätsunternehmen (KWO, Swissgrid). Viele regionale Gemeinden (Interlaken, Meiringen, Guttannen, Obergoms, Fiesch, Naters, Brig, Visp, Andermatt), Bezirke (Westlich Raron, Östlich Raron, Brig, Goms, Urserental) sowie Verbände und Institutionen (Verband Walliser Gemeinden, Verband Walliser Städte, Oberwallis Verkehr und Tourismus, Netzwerk Oberwalliser Berggemeinden) haben auf die Wichtigkeit der Aufnahme der Grimselbahn hingewiesen.

2. Auszüge aus ausgewählten Antworten

Eine breite Palette von Argumenten wird in den eingereichten Vernehmlassungsantworten aufgeführt, warum es erforderlich ist, die Mittel von 249 Mio. CHF für die Realisierung der Grimselbahn in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen.

Kanton Bern: „Zudem fordert der Regierungsrat, dass der Bund den Bahnanteil des Grimseltunnels in den Ausbauschnitt 2035 aufnimmt. Damit wird eine koordinierte Finanzierung des multifunktionalen Bauwerks ermöglicht. Der Tunnel soll gleichzeitig der Stromübertragung wie auch dem Bahnverkehr zwischen dem Haslital und Goms dienen.“

Kanton Wallis: „Mit der Grimselbahn wird das bestehende Schmalspurbahnnetz in den Alpen konsolidiert und miteinander verbunden. Dadurch werden neue Verbindungen zwischen verschiedenen Regionen ermöglicht, welche starke Impulse für wichtige Tourismus-Destinationen auslösen. Um eine koordinierte Finanzierung des multifunktionalen Grimseltunnels zu ermöglichen, ist der Bahnanteil des Grimseltunnels in den Ausbauschnitt 2035 aufzunehmen.“

Kanton Uri: „Im Weiteren ist das Projekt Grimselbahn gemäss dem Erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/2035 in der zweiten Dringlichkeit eingestuft. Es handelt sich dabei um ein multifunktionales Projekt mit grosser Wertschöpfung für die Regionen. Es ist unbestritten, dass die Kombination Kabel-Bahn in einer solchen multifunktionalen Tunnelanlage eine überaus sinnvolle Investition darstellt. Ohne Aufnahme in den Ausbauschnitt 2030/2035 ist eine Realisierung der optimierten Variante Kabel-Bahn-Tunnel ab 2027 durch Swissgrid nicht möglich. Die Grimselbahn ist im Ausbauschnitt 2030/2035 entsprechend aufzunehmen.“

Kanton Obwalden: „Die neue Grimselbahn hat eine hohe touristische Wertschöpfung. Wenn nämlich dereinst die Möglichkeit besteht, ab Luzern oder Obwalden mit dem öffentlichen Verkehr zeitgerecht und ohne viele Umsteigevorgänge bis nach Zermatt oder St. Moritz und umgekehrt zu reisen, erhöht diese neue Bahnverbindung einerseits die Anzahl der Fahrgäste, die den Kanton Obwalden bereisen, und andererseits auch die Attraktivität der Tourismusregion Obwalden. Deshalb befürwortet der Kanton Obwalden grundsätzlich die Aufnahme von Finanzmitteln für die Realisierung der Grimselbahn im Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035. Dieses Neubauprojekt hat nämlich neben touristischen auch mehrere infrastrukturelle Vorteile, weil im projektierten Tunnel neben einer Bahnlinie auch eine unterirdische Hochspannungsleitung realisiert werden kann. Da die Netzgesellschaft Swissgrid die Erneuerung ihrer Hochspannungsleitung über die Grimsel im Jahr 2027 in Angriff nehmen will, sind die notwendigen Verfahren rechtzeitig und gegenseitig abzustimmen.“

Matterhorn Gotthard Bahn MGB: „Die Grimselbahn ist gemäss dem erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) in die 2. Dringlichkeit eingestuft. Als einziges Projekt im Ausbauschnitt 2030/35 handelt es sich um ein multifunktionales Projekt, das neben einer Bahnlinie auch eine Kabelanlage enthält. Bei der Bündelung von Infrastrukturen bei Neubauprojekten fordert der Bundesrat, dass die notwendigen Verfahren abzustimmen sind. Dieser Forderung wird nicht nachgekommen. Swissgrid plant die Erneuerung der Grimselleitung im Jahr 2027 in Angriff zu nehmen, bis 2023 sollen die notwendigen Verfahren zur Klärung der zu wählenden Variante abgeschlossen sein. Es ist unbestritten, dass der Bahnteil in einer solchen multifunktionalen Tunnelanlage eine sinnvolle Investition darstellt. Falls die Mittel für die Realisierung der Grimselbahn nicht in den Ausbauschnitten 2030/35 aufgenommen werden, kann Swissgrid allenfalls eine optimale Variante eines Kabel-Bahn-Tunnels ab 2027 nicht realisieren. Eine einmalige Chance ist vertan, nur weil die Verfahren für Kabel und Bahn nicht aufeinander abgestimmt worden sind. Das Projekt der Grimselbahn weist sehr viele weitere unbestreitbare Vorteile auf. Mit der Grimselbahn wird das bestehende Schmalspur-Bahnnetz (>800 km) konsolidiert und fertiggestellt, indem eine Lücke von 22 Kilometern geschlossen wird. Bedeutende Verbindungen zwischen Zentren sowie Regionen werden dadurch ermöglicht. Attraktive neue Verbindungen zwischen Tourismusorten der Kantone Graubünden und Wallis mit Orten im Berner Oberland, der Innerschweiz und der Westschweiz werden möglich. Der wertschöpfungsstarke Langsamverkehr kann als Pfeiler des Schweizer Tourismus weiter ausgebaut werden. Das Projekt wird sich sehr positiv auf das Kundenaufkommen der Matterhorn Gotthard Bahn auswirken, weshalb wir das Projektvorhaben voll unterstützen. Mit der gebauten Umspuranlage in Zweisimmen, die eine umsteigefreie Reise zwischen Montreux und Interlaken Ost ermöglicht, wird derzeit bereits ein wichtiger Baustein für das attraktive Schmalspurnetz realisiert. Das Projekt genießt grosse Unterstützung in der Bevölkerung und kann ohne weitere Verzögerung durch Einsprachen realisiert werden. Wir beantragen deshalb die Mittel von 249 Mio. CHF für die Realisierung der Grimselbahn in den Ausbauschnitten 2030/35 aufzunehmen.“

Zentralbahn zb: „Die Grimselbahn ist gemäss dem erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren in die 2. Dringlichkeit eingestuft worden. Als einziges Projekt im AS 2030/35 handelt es sich um ein multifunktionales Projekt (Bahn und Kabelanlage). Wir sind der Meinung, dass dieses Projekt signifikante Synergien ausweist. Das Projekt Grimselbahn weist viele zusätzliche Vorteile auf. Das bestehende Meterspur-Bahnnetz könnte dadurch sinnvoll erweitert werden. Synergien zwischen den Bahnbetreibern wären möglich. Aus Kundensicht wären die neuen Ver-

bindungen zwischen den Kantonen Graubünden und Wallis mit dem Berner Oberland, der Inner- und der Westschweiz sehr attraktiv, was sich auf das Kundenaufkommen auswirken würde. Swissgrid plant die Erneuerung der Grimselleitung im Jahr 2027 in Angriff zu nehmen. Stehen zu diesem Zeitpunkt für die Finanzierung des Bahnanteils keine Mittel zur Verfügung, ist die an diesem Standort einmalige Chance dieses wegweisende multifunktionale Projekt umzusetzen verpasst. Wir bitten Sie deshalb, die Aufnahme der Grimselbahn in AS 2030/35 nochmals zu prüfen.“

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB): „Anders als der Lötschberg-Basistunnel, der prioritär als Transitachse von Bedeutung ist, dient die Grimselbahn der inneren Erschliessung der Berggebiete. Er ermöglicht eine ganzjährige verkehrssichere Verbindung zwischen dem östlichen Berner Oberland und dem Goms. Zudem verbindet er 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. Damit stärkt die Grimselbahn das wirtschaftliche Potenzial in tendenziell strukturschwachen Gebieten der Zentralalpen. Da der Grimseltunnel 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 Grimselpass 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, wäre es aus Sicht der SAB bedauerlich, wenn der Bund im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur auf eine Unterstützung verzichten würde.“

Stiftung Landschaftsschutz Schweiz SL: „Die SL äussert sich hier einzig zu den vorgesehenen Ausbaumassnahmen und schlägt hier aufgrund des grossen landschaftlichen Nutzens folgendes vor: Die Grimselbahn soll als zusätzlicher Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden. Die Grimselbahn ist gemäss Erläuternder Bericht in die 2. Dringlichkeit eingestuft worden (S. 64). Es handelt sich bei der Grimselbahn aber um das einzige multifunktionale Projekt, das neben der Bahn- auch eine Kabelanlage enthält. Bei der Bündelung der Infrastrukturen (Ziel: SÜL) ist eine Abstimmung der Verfahren notwendig. Damit dies erfolgen kann, muss die Grimselbahnpriorisierung in Abstimmung mit der Erneuerung der Grimselleitung der Swissgrid erfolgen. Swissgrid plant die Erneuerung der Grimselleitung im Jahr 2027 in Angriff zu nehmen, bis 2023 sollen die nötigen Verfahren zur Variantenprüfung abgeschlossen sein (via SÜL). Falls nun die Mittel für die Realisierung der Grimselbahn nicht in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden, kann die Swissgrid eine Kabelvariante ab 2027 nicht realisieren. Eine einmalige Chance wäre damit vertan, die national geschützte Landschaft zu entlasten. Auch würde dieser Mehrwert des Grimsel-Stromkabeltunnels verspielt, sollte dann die Grimselbahn in einem späteren Ausbauschnitt als 1. Dringlichkeit eingestuft werden. Mit einem Bahn-Kabeltunnel würden die störenden Freileitungen im BLN-Gebiet obsolet und man erspart sich jahrelange Rechtsstreitigkeiten. Für den Tunnel sind zudem die Deponiestandorte bei den Portalen vorhanden und landschaftsverträgliche Umsetzungen sind möglich. Das Projekt ist in der Bevölkerung und in den Institutionen breit abgestützt und Einsprachen sind kaum zu befürchten. Die SL beantragt, dass die Mittel von 249 Mio. CHF für die Realisierung der Grimselbahn in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen wird.“

Swiss Olympic: „Die Grimselbahn ist gemäss dem erläuternden Bericht nur in die zweite Dringlichkeit eingestuft worden (Seite 64 des Berichts). Das Projekt Grimselbahn ist für die von Swiss Olympic initiierte Kandidatur für Olympische Winterspiele in der Schweiz («Sion 2026») von Bedeutung. Als einziges Projekt im Ausbauschnitt 2030/35 handelt es sich beim Projekt Grimselbahn um ein multifunktionales Projekt, das neben einer Bahnlinie auch eine Kabelanlage enthält. Bei der Bündelung von Infrastrukturen bei Neubauprojekten fordert der Bundesrat, dass die notwendigen Verfahren abzustimmen sind. Das Projekt der Grimselbahn weist sehr viele unbestreitbare Vorteile auf. Mit der Grimselbahn wird das bestehende Schmalspur-Bahnnetz 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 Tourismus-Destinationen.“

Verkehrs-Club der Schweiz VCS: „Grimselbahn: Sollte der Tunnel für die Hochspannungsleitung am Grimsel gebaut werden, wäre es jammerschade, diese wohl einmalige Gelegenheit zu verpassen, eine neue Eisenbahnverbindung durch die Alpen zu schaffen. Die möglichen Einsparungen wären beträchtlich und die Bau- und Unterhaltskosten könnten mit anderen Akteuren geteilt werden. Mit der neuen Linie können namentlich neue Verbindungen zwischen den wichtigen Tourismusgebieten des Berner Oberlandes und des Oberwallis geschaffen werden, was besonders bei der Wintersperre der Alpenpässe zum Tragen kommt. Wir fordern deshalb, die nötigen Gelder für die Realisierung dieses Werks zu reservieren oder – falls der Entscheid über den Bau des Tunnels für den Strom erst nach der Annahme des Ausbauschnitts 2035 durch das Parlament gefällt wird – vorzusehen, dass das Projekt noch in diesen FABI-Ausbauausschnitt aufgenommen wird.“

Hochspannung unter den Boden HSUB: „Der Verein „Hochspannung unter den Boden“, HSUB setzt sich schweizweit dafür ein, dass Hochspannungsleitungen nach Möglichkeit im Boden verkabelt und mit anderen Infrastrukturanlagen gebündelt werden. Zum Schutz der Landschaften und der Anwohner soll diese zeitgemässe Übertragungstechnologie angewendet werden. In diesem Sinne erachten wir die Idee eines multifunktionalen Bahn- und Hochspannungsleitungstunnels durch den Grimsel als äusserst zielführend und wir unterstützen dieses Projekt. Auch der Bundesrat fordert, dass Infrastrukturen gebündelt und die notwendigen Verfahren aufeinander abzustimmen seien. Dieser Forderung wird im vorliegenden Vorschlag nun nicht nachgekommen. Die Grimselbahn ist gemäss dem erläuternden Bericht in die 2. Dringlichkeit eingestuft (S.64). Swissgrid plant jedoch die Erneuerung der Grimselleitung im Jahr 2027. Die Mittel für die Realisierung der Grimselbahn sollen deshalb in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden, damit Swissgrid eine optimale Variante eines Kabel-Bahn-Tunnels realisieren kann. Andernfalls wird die einmalige Chance vertan, nur weil die Verfahren für Kabel und Bahn nicht aufeinander abgestimmt worden sind und damit auch ein erhebliches Sparpotential nichtgenutzt wird. Wir beantragen deshalb, die Mittel von Fr. 249 Mio. CHF für die Realisierung der Grimselbahn in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen.“

Swissgrid: „Swissgrid erachtet die Variante einer kombinierten Infrastruktur von Bahn und Kabel in einer gemeinsamen Tunnel-Anlage als grundsätzlich sinnhaft sowie den lokalen Umständen und Möglichkeiten angepasst. Diese Aussagen unterstehen selbstverständlich dem Vorbehalt der Ergebnisse des Sachplanverfahrens. ... Ein entscheidender Aspekt für die Realisierung

einer kombinierten Lösung ist im Weiteren die Finanzierung des Bahnteils vor dem Start des Sachplanverfahrens Übertragungsleitungen. Der erläuternde Bericht stellt die Grimselbahn in die zweite Dringlichkeit, womit die Finanzierung des Bahnteils offen bliebe. So wäre es nur sehr schwer vorstellbar, dass die kombinierte Infrastruktur von Bahn und Kabel überhaupt als realistische Variante im Sachplanverfahren Übertragungsleitungen betrachtet werden könnte. Aufgrund des Stromversorgungsgesetzes (StromVG) darf Swissgrid weder Vorleistungen für die kombinierte Infrastruktur übernehmen noch das Gesamtprojekt finanzieren. Sollte also eine Aufnahme der kombinierten Infrastruktur im Sachplanverfahren gewünscht sein, müsste durch den Bund oder private Investoren gewährleistet sein, dass die Gesamtfinanzierung des Bahnteils abschliessend geregelt ist.“

20. Januar 2018

Dres von Weissenfluh