

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen
konsultationen@bav.admin.ch

Naters, 20. September 2026

«Verkehr '45»: Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die gebotene Möglichkeit, zur Vorlage «Verkehr '45» Stellung nehmen zu dürfen, bedanken wir uns herzlich.

«Gemeinden Region Oberwallis» (GRO) ist ein Zusammenschluss von 63 Gemeinden im Oberwallis. Es dient der gemeinsamen Interessenvertretung sowie dem Meinungs- und Erfahrungsaustausch der Mitgliedsgemeinden. GRO nimmt im Rahmen politischer Vernehmlassungsverfahren regelmässig Stellung, um der Perspektive der Oberwalliser Gemeinden Gehör zu verschaffen. GRO lässt sich zu dieser Vorlage wie folgt vernehmen:

Wir stellen fest, dass der Fokus dieser Vorlage überdeutlich auf den steigendem Dichtestress ausgesetzten Räumen liegt. Wir können dies nachvollziehen und verstehen, dass verkehrsplanerische Massnahmen vorwiegend dort vorgenommen werden müssen, wo Überlastungen bestehen oder wo solche mit der bestehenden Infrastruktur nicht abwendbar sind. In solchen Räumen lösen sie Probleme.

Dies bedeutet aber nicht, dass dünner besiedelte Gebiete keinen Anspruch auf verkehrstechnisch relevante Infrastrukturen haben dürfen. In solchen Räumen haben verbesserte oder gar neue Verkehrsinfrastrukturen nämlich noch eine weitere Wirkung: Sie lösen nicht nur Probleme, sondern eröffnen Chancen und verleihen Impulse.

Vor diesem Hintergrund und im Wissen, dass sich unter den 7 «strategischen Netzelementen mit nationaler Bedeutung» des Bahnausbaus **mit dem Grimseltunnel bloss eines aus einer Randregion** befindet, kann seitens der bevölkerungsreichen Landesregionen keinesfalls von unrentablem Mitteleinsatz und/oder kaum zu begründender Übervorteilung von Randregionen die Rede sein, zumal gerade bei diesem Projektvorhaben ein namhafter Anteil der prognostizierten Kosten vom Stromnetzbetreiber getragen wird (Fr. 290 Mio.). Wir appellieren daher an die **nationale Kohäsion** und an das Verständnis für das Leben in Regionen, in welchen sich nicht alles in unmittelbarer Nähe befindet. Dies zeigt sich auch konkret in der Zahlenlage: Von den sechs «strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung» liegen fünf in oder zwischen den grossen Zentren, mit einem markant höheren Investitionsvolumen als bei den Projekten aus dem Berggebiet.

Als regionalverankertes Gemeindenetzwerk **beschränken wir unsere Stellungnahme** auf die Projekte, welche in unserem Verbandsperimeter liegen. Dies betrifft lediglich zwei Bahninfrastrukturprojekte, konkret das strategische Netzelement mit nationaler Wirkung Nr. 7 «**Multifunktionaler Grimseltunnel**» sowie das strategische Netzelement mit regionaler Wirkung Nr. 8 «**Mattertal-Tunnel**» Täsch-Zermatt.

Beiden Projekten messen wir hinsichtlich Entwicklungsimpulsen grosses Potential bei:

Der **Grimseltunnel** bietet die einmalige Möglichkeit, zwei nationale Infrastrukturen in einem gemeinsamen Tunnel zu erstellen. Diese Chance besteht nur ein einziges Mal und darf daher nicht vertan werden. Dank der Kombination von Stromleitung und Bahntunnel im Allianzverfahren belaufen sich die effektiven Nettokosten für den Bahntunnel auf rund CHF 510 Mio. und damit deutlich unter dem in der Vernehmlassungsvorlage dargestellten Betrag von CHF 800 Mio. – die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Projekts wurde zudem im Gutachten von Prof. Weidmann zu Verkehr '45 ausdrücklich bestätigt. Dass der Grimseltunnel nach den Nachhaltigkeitsindikatoren (NIBA) mit 0 bewertet wird, ändert daran nichts: Die Standardmethodik bildet den Bündelungsnutzen mit der Höchstspannungsleitung sowie das touristische und regionalwirtschaftliche Potenzial schlicht nicht ab.

Vom Zusammenschluss zweier grosser Schmalspur-Bahnnetze können letztlich nicht nur der Kanton Wallis, sondern sechs weitere Kantone profitieren: Graubünden, Uri, Bern, Ob-/Nidwalden und Luzern. In all diesen Kantonen eröffnet der Grimseltunnel neues Entwicklungspotential – nicht nur im touristischen, sondern auch im regionalwirtschaftlichen Bereich: Wohnstandorte, Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Berggebieten. **Dieser Tunnel steht auf gleicher Stufe wie die Tunnels durch die Furka oder durch die Vereina.** Beide wären heute nicht mehr wegzudenken: Sie alle verbinden alpine Regionen rasch und wintersicher untereinander.

Der **Tunnel am Ende des Mattertals** gewährleistet einen ganzjährig sicheren Zugang zum autofreien und wirtschaftlich bedeutenden Tourismusort Zermatt. Zudem erhöht er dank möglichem Viertelstundentakt (Täsch-Zermatt) und Halbstundentakt (Täsch-Visp) die ÖV-Transportkapazitäten entlang der ganzen Talachse, wovon letztlich eine ganze Talschaft profitiert. Die veranschlagten, einmaligen Kosten von Fr. 470 Mio. sind viel Geld, erscheinen aber vor dem Hintergrund, dass die heutige Strecke ohne Tunnel-Lösung für ca. Fr. 230 Mio. (exkl. jährlich wiederkehrende Unterhalts-, Sicherungs- und Reparaturarbeiten) saniert werden müsste, durchaus als gerechtfertigt. Kurz: Der neue Tunnel ist eine zukunftsgerichtete Lösung, weil er die Strecke ganzjährig gegen Naturgefahren schützt und bei zeitgleicher Senkung der Reisezeit die Transportkapazitäten erhöht.

Abschliessend erlauben wir uns noch einen Hinweis zum **Eisenbahn-Vollknoten Visp**: Dieser ist seit der Eröffnung des NEAT-Lötschbergtunnels an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Es bedarf dringend längerer und v. a. breiterer Perrons, was erhebliche bauliche und somit auch finanzielle Aufwände mit sich bringen wird. Zurzeit ist der Ausbau, resp. die Anpassung dieses Hubs an die realen Kapazitäten nirgends vorgesehen. Dieses Projekt muss aber zwingend und umgehend in die übergeordnet laufenden Infrastrukturplanungen von Bund und Bahn aufgenommen werden.

Beide im Wallis vorgesehenen Infrastrukturprojekte sind aber auch für **Agglomerationsgemeinden** von grosser Bedeutung: Sie stärken neben der Erreichbarkeit auch die Mobilität der Bevölkerung sowie die Vernetzung von Wohn-, Arbeits- und Bildungsstandorten nachhaltig und unterstützen damit die regionale Entwicklung. Dies wiederum liegt ganz im Interesse der im Kanton Wallis traditionell gewachsenen dezentralen Besiedlungsform, welche unbedingt erhalten werden soll.

Insgesamt unterstützen wir die generelle Stossrichtung der Vorlage und insbesondere die Aufnahme der beiden erwähnten Projekte als strategische Netzelemente, sofern die Vorlage ans Parlament auch den Bedürfnissen der Bergregionen Rechnung trägt. Für unsere Organisation und die gesamte Region stellen die beiden gewürdigten Projekte eine einmalige Chance dar, die Verkehrserschliessung, die Energieinfrastruktur und die wirtschaftliche Entwicklung des Oberwallis gemeinsam und nachhaltig zu stärken.

Diese Unterstützung ist umso wichtiger, als die für die Finanzierung notwendige Verfassungsrevision dem obligatorischen Referendum mit Volks- und Ständemehr untersteht: Nur wenn auch die Berggebiete von der Vorlage sichtbar profitieren – wie dies bei Grimseltunnel und Mattertal-Tunnel der Fall ist –, kann mit einer breiten Zustimmung auch ausserhalb der urbanen Zentren gerechnet werden. Wir bitten Sie deshalb, beide Projekte verbindlich in der Botschaft zu verankern.

Freundliche Grüsse

Gemeinden Region Oberwallis

Sig. Charlotte Salzmann-Briand
Präsidentin GRO
Gemeindepräsidentin Naters

Sig. Mathias Bellwald
Vizepräsident GRO
Stadtpräsident Brig-Glis

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen



Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Um die bestmögliche Auswertung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, verwenden Sie bitte die neue Plattform «Consultations»: <https://www.consultations.admin.ch/>

Falls Ihnen die Nutzung dieses Tools nicht möglich sein sollte, können Sie Ihre Stellungnahme als Dokument (vorzugsweise als PDF- und als Word-Version) erstellen und entweder in «Consultations» unter der Rubrik «Generelle Stellungnahme» hochladen oder an die folgende E-Mail-Adresse senden: konsultationen@bav.admin.ch Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☐	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☒	Regionaler Verband aller Oberwalliser Gemeinden
Absender: Gemeinden Region Oberwallis (GRO) Christian Ineichen c/o RWO, Bahnhofstrasse 9c 3904 Naters	



Einleitende Feststellungen

1. Wir stellen fest, dass der Fokus dieser Vorlage – bei Bahninfrastruktur wie auch bei Nationalstrassen – überdeutlich auf den steigendem Dichtestress ausgesetzten Räumen liegt. Wir können dies nachvollziehen und verstehen, dass verkehrsplanerische Massnahmen vorwiegend dort angesetzt werden müssen, wo Überlastungen bestehen oder mit der bestehenden Infrastruktur nicht abwendbar sind. Sie lösen hier Probleme.

Dies bedeutet aber nicht, dass dünner besiedelte Gebiete keinen Anspruch auf verkehrstechnisch relevante Infrastrukturen haben dürfen. In solchen Räumen haben verbesserte oder gar neue Verkehrsinfrastrukturen nämlich noch eine weitere Wirkung: Sie lösen nicht nur Probleme, sondern eröffnen Chancen und verleihen Impulse.

Vor diesem Hintergrund und im Wissen, dass sich unter den 7 «strategischen Netzelementen mit nationaler Bedeutung» des Bahnausbaus bloss eines aus einer Randregion befindet, kann seitens der bevölkerungsreichen Landesregionen keinesfalls von unrentablem Mitteleinsatz und/oder Übervorteilung von Randregionen die Rede sein. Wir appellieren hier an die **ationale Kohäsion** und das **Verständnis für das Leben in Regionen**, in welchen sich nicht alles unmittelbar vor der eigenen Haustüre befindet. Dies zeigt sich auch konkret in der Zahlenlage: Von den sechs «strategischen Netzelementen mit nationaler Wirkung» liegen fünf in oder zwischen den grossen Zentren, mit einem markant höheren Investitionsvolumen als bei den Projekten aus dem Berggebiet. Auch die Vorlage insgesamt fokussiert räumlich stark auf den Grossraum Zürich, während ganze Kantone wie Glarus und Obwalden gänzlich leer ausgehen.

2. Als regionalverankertes Gemeindennetzwerk **beschränken wir unsere Stellungnahme** auf die Projekte, welche in unserem Verbandsperimeter liegen. Dies betrifft lediglich zwei Bahninfrastrukturprojekte, konkret das strategische Netzelement mit nationaler Wirkung Nr. 7 "Multifunktionaler **Grimseletunnel**" sowie das strategische Netzelement mit regionaler Wirkung Nr. 8 "**Mattertal-Tunnel** Täsch-Zermatt».
3. Der seit der Eröffnung des NEAT-Lötschbergtunnels zunehmend prosperierende Vollknoten **Bahnhof Visp** ist an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. So bedarf es längerer und v. a. breiterer Perrons. Gerade Letzteres bedeutete erhebliche bauliche und somit auch finanzielle Aufwände, welche zurzeit nirgends vorgesehen sind, aber dringend in eine Planung aufgenommen werden müssen.

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. **Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?**

☒ **JA**

☐ JA mit Vorbehalten

☐ **NEIN**

Bemerkungen:

Wir sind mit der generellen Stossrichtung einverstanden und begrüssen die ganzheitliche, gleichberechtigte Betrachtung von Bahn, Strasse und Agglomerationsverkehr. Die Fokussierung auf strukturgebende Schlüsselprojekte sowie die über mehrere Entwicklungsschritte vorausgedachte Weiterentwicklung der Verkehrsnetze sind für uns materiell korrekt.

Unter allen zur Debatte gestellten Infrastrukturprojekten begrüßen wir, wie oben erwähnt, namentlich deren zwei: Der neue multifunktionale Grimseltunnel zwischen In- nertkirchen und Oberwald sowie der neue Mattertal-Tunnel zwischen Täsch und Zermatt.

Grimsel-Tunnel:

Dieser schafft nicht nur eine neue Bahnverbindung, sondern ermöglicht gleichzeitig die unterirdische Führung der heutigen Höchstspannungsleitung über die Grimsel. Die Bündelung von Eisenbahn- und Stromnetzinfrastruktur ist volkswirtschaftlich, raumplanerisch und ökologisch sinnvoll. – Zurecht bezeichnet der Bundesrat dieses Bauvorhaben als Schlüsselprojekt im Zeithorizont bis 2045.

Mattertal-Tunnel

Mit einer durchgängig in einem Tunnel verlaufenden Linienführung kann dieser stark frequentierte Streckenabschnitt nicht nur vor Naturgefahren geschützt werden: Es erhöht, dank nun realisierbarem Viertelstundentakt und kürzerer Fahrzeit, die Beförderungskapazität, die Betriebssicherheit über das ganze Jahr.

Durch die Entfernung des zwischen Täsch und Zermatt bestehenden Flaschenhalses wird talauswärts zudem die Einführung des Halbstundentakts möglich, wodurch weitere, im Tal bestehende Kapazitätsengpässe ausgeräumt werden können.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

Folgende Aspekte sollten in der Botschaft bzw. in den weiteren Planungsarbeiten stärker berücksichtigt werden:

Grimseltunnel

1. Multifunktionalität und Anteil der Stromnetzinfrastruktur

Die Beurteilung darf nicht allein anhand des bahnseitigen Nutzens erfolgen. Der Grimseltunnel verbindet Eisenbahninfrastruktur und Höchstspannungsnetz in einem gemeinsamen Bauwerk. Kosten, Nutzen und Risiken sind deshalb gesamthaft und verkehrsträger- bzw. infrastrukturbereichsübergreifend darzustellen. Insbesondere bei den Kosten dieses Grimseltunnels ist transparent auszuweisen, welcher Anteil der gemeinsamen Infrastruktur durch die Stromnetzseite (Swissgrid) getragen wird. Für die Beurteilung des Bahnprojekts sind die dem Bahninfrastrukturfonds tatsächlich verbleibenden Nettokosten massgebend. Bereits heute zeichnet sich ab, dass diese Nettokosten deutlich unter dem in der Vernehmlassungsvorlage dargestellten Betrag von CHF 800 Mio. liegen: Dank der Kombination von Stromleitung und Bahntunnel im Allianzverfahren belaufen sich die Kosten für den Bahntunnel auf rund CHF 510 Mio.

2. Lückenschluss im schweizerischen Meterspurnetz

Der neue Tunnel verbindet die Zentralbahn und die Matterhorn Gotthard Bahn. Damit entsteht eine durchgehende Meterspurverbindung zwischen der Zentral- und der Westschweiz und somit eine neue Verbindung zweier grosser Schweizerischer Bahn-, v. a. aber Tourismusregionen.

3. *Regional- und standortpolitischer Nutzen*

Der Grimseltunnel verbessert die Erreichbarkeit des östlichen Berner Oberlands und des Goms. Mit dem einem solchen Bauwerk innewohnenden Potential wird er in einem Berggebiet zukunftsweisende Impulse auslösen, neue Wertschöpfung ermöglichen und die räumliche Entwicklung vorantreiben. Es profitieren Gemeinden, Einwohner, Wirtschaft und Tourismus.

Zweifeln dieser Wirkung sei das Wachstum der Region um Visp seit Eröffnung des NEAT-Basistunnels durch den Lötschberg entgegengehalten: Kaum jemand hat eine derartige Prosperität erwartet, kaum jemand möchte es heute mehr wie vorher haben. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Grimseltunnels wurde auch im Gutachten von Prof. Weidmann zu Verkehr '45 ausdrücklich bestätigt.

4. *Raumplanerische Begleitmassnahmen*

Die betroffenen Kantone, Regionen und Gemeinden sind bereit, die Potenziale der neuen Verbindung mit einer abgestimmten Standort-, Tourismus- und Raumplanung zu nutzen. Entsprechende Konzepte sollten parallel zur technischen Projektierung entwickelt werden.

5. *Resilienz und Netzwirkung*

Die neue Nord-Süd-Verbindung schafft eine zusätzliche Verbindung zwischen bestehenden Bahnnetzen. Neben dem touristischen und regionalen Verkehr sind deshalb auch die Vorteile für Netzstabilität, Umleitungsoptionen und Krisenresilienz zu berücksichtigen.

6. *Bewertung nach Nachhaltigkeitsindikatoren (NIBA)*

Der Grimseltunnel wird gemäss den Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) mit 0 bewertet und würde nach rein volkswirtschaftlicher Kosten-Nutzen-Logik allein nicht in die Vorlage aufgenommen. Dies liegt daran, dass die Standardmethodik den Bündelungsnutzen mit der Höchstspannungsleitung sowie das touristische und regionalwirtschaftliche Potenzial nicht abbildet. Gerade deshalb ist bei diesem Projekt eine gesamthafte, sektorenübergreifende Betrachtung unerlässlich.

Mattertaltunnel

Dieses Bauvorhaben verbindet Sicherheitsaspekte mit zunehmenden Bedarf an Transportkapazitäten.

- + Die Strecke zwischen Täsch und Zermatt wird ganzjährig sicher und ist in deutlich kürzerer Fahrzeit fahrbar;
- + Die Optimierung ermöglicht die Einführung des Viertelstundentakts, wodurch die Beförderungskapazität verdoppelt und der grosse Andrang vorab in Wintermonaten abgefangen werden kann.
- + Talauswärts ermöglicht die Beseitigung dieses Flaschenhalses zudem die Einführung des Halbstundentakts, was weitere Kapazitätsengpässe auf dem Weg zw. Täsch und Visp ausräumt.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die gemeinsame Vorlage ermöglicht eine gesamtschweizerische Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse und eine transparentere Priorisierung. Entscheidend ist, dass Projekte nicht nur nach dem heutigen Verkehrsaufkommen beurteilt werden, sondern auch nach ihrer langfristigen Netzwirkung, ihrer Bedeutung für den nationalen Zusammenhalt und ihrem Beitrag zur räumlichen Entwicklung.

Gerade das Projekt des Grimseltunnels zeigt besonders deutlich, dass eine sektorenübergreifende Betrachtung notwendig ist: Er verbindet Bahnverkehr, Energieübertragung, Landschaftsschutz, Tourismus und Regionalentwicklung.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen eine nachvollziehbare Neupriorisierung, sofern dabei neben dem verkehrstechnischem Nutzen auch die strategische Netzwirkung, die Multifunktionalität, die räumliche Kohäsion und die besonderen Bedürfnisse der Berggebiete angemessen berücksichtigt werden.

Die bereits vom Parlament beschlossene Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels muss ohne Unterbruch weitergeführt werden können. Das Parlament hat die Projektierung im Rahmen der Anpassung der Bahnausbau Schritte 2025 und 2035 bereits beschlossen.

Ausbauschritt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Strukturgebende Schlüsselprojekte sind erforderlich, um langfristig wirksame Verbesserungen des schweizerischen Verkehrsnetzes zu erreichen. Kleinteilige Optimierungen bleiben wichtig, können fehlende Netzverbindungen jedoch nicht ersetzen.

Der Grimseltunnel ist ein strukturgebendes Projekt, weil er:

- + eine bestehende Lücke im Meterspurnetz schliesst;
- + zwei bisher getrennte Bahnnetze miteinander verbindet;
- + die touristischen Bahnregionen der Schweiz besser verknüpft;
- + eine neue Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Goms schafft;
- + gleichzeitig die unterirdische Führung einer Höchstspannungsleitung ermöglicht.

Der Mattertal-Tunnel ist ein strukturgebendes Projekt, weil er:

- + Die Strecke zwischen Täsch und Zermatt ganzjährig sicher fahrbar macht;
- + Frequenzen und Kapazitäten durch Einführung des Viertelstundentakts deutlich erhöht und damit den zwischen diesen beiden Ortschaften bestehenden verkehrstechnischen Flaschenhals ausräumt;
- + Mit dem Halbstakt zwischen Visp und Täsch zusätzliche im Tal bestehende Kapazitätsengpässe wirksam abbaut.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Aufnahme des Grimseltunnels in die strategischen Netzelemente mit nationaler Wirkung wird ausdrücklich begrüsst. Er weist eine in der Schweiz bis dato einzigartige Nutzen-Kombination auf:

- + Lückenschluss im nationalen Meterspurnetz;
- + Verbindung von Zentralbahn und Matterhorn Gotthard Bahn;
- + bessere Vernetzung bedeutender Tourismusregionen;
- + Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Berggebieten;
- + gemeinsamer Bau mit einer ohnehin erforderlichen Höchstspannungsinfrastruktur;
- + Entlastung der Landschaft von der bestehenden Freileitung;
- + zusätzliche Resilienz des Bahn- und Energieversorgungssystems.

Und auch beim Mattertal-Tunnel handelt es sich um ein Projekt, welches Sicherheits- und Kapazitätsaspekte miteinander vereint und dank höheren Frequenzen zu einer spürbaren Entlastung im ganzen Tal führt.

Für beide Projekte muss die Aufnahme in den Ausbaukatalog nun mit einer verbindlichen Finanzierung, einem klaren Projektierungsauftrag und einem realistischen Realisierungshorizont verbunden werden.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Digitalisierung und Harmonisierung der Bahnsicherungssysteme wird grundsätzlich unterstützt. Bei Meterspurbahnen sind jedoch verhältnismässige, technisch geeignete und wirtschaftlich tragbare Lösungen vorzusehen. Die Finanzierung der Digitalisierung darf die Mittel für strukturgebende neue Netzelemente nicht verdrängen.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ergänzungsmassnahmen sind notwendig, um den Nutzen der Schlüsselprojekte vollständig zu realisieren. Beim Grimseltunnel sind insbesondere die Anschlüsse an die bestehenden Strecken, die Bahnhöfe beziehungsweise Verknüpfungspunkte in Innertkirchen und Oberwald geprüft und im Projekt berücksichtigt.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbaustritt 2025» und «Ausbaustritt 2035» einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die vom Parlament beschlossene Projektierung des multifunktionalen Grimseltunnels muss ohne Verzögerung weitergeführt werden. Und auch für den Mattertal-Tunnel ist die Finanzierung verbindlich zu regeln und ein Projektierungsauftrag zu erteilen.

Weitere Massnahmen:

10. **Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können?**

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine höhere Planungsreife verbessert die Kostensicherheit und reduziert Projektrisiken. Die Vorgabe darf jedoch nicht dazu führen, dass als strategisch ausgewiesene Projekte aufgrund fehlender vorgängiger Bundesfinanzierung nicht rechtzeitig die notwendige Planungsreife erreichen.

Sowohl für Grimsel- als auch Mattertal-Tunnel ist deshalb sicherzustellen, dass die laufende Projektierung finanziert und konsequent bis zum erforderlichen Planungsstand weitergeführt wird. Der vom Projekt gewählte partnerschaftliche Planungsansatz soll dazu beitragen, technische Lösungen, Bauabläufe, Risiken und Kosten frühzeitig gemeinsam optimieren zu können.

11. **Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?**

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten.

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine gewisse Flexibilität des Bundesrates bei ergänzenden Massnahmen ist zweckmässig. Die Kompetenz muss jedoch klar begrenzt sein.

Ergänzungsmassnahmen, die für die Funktionsfähigkeit oder den Gesamtnutzen eines vom Parlament beschlossenen Schlüsselprojekts erforderlich sind, dürfen nicht aus rein kurzfristigen finanziellen Gründen weggelassen werden. Wesentliche Änderungen an Umfang, Nutzen oder Realisierungszeitpunkt eines Schlüsselprojekts sollen weiterhin dem Parlament vorgelegt werden müssen.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine ausreichende und langfristig stabile Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung der schweizerischen Bahninfrastruktur.

Die Verlängerung wird unterstützt, sofern die zusätzlichen Mittel tatsächlich für den Substanzerhalt, die Umsetzung der beschlossenen Angebotsziele und die Realisierung der priorisierten strategischen Netzelemente eingesetzt werden. Nach Angaben des Bundesrates soll die Verlängerung bis 2045 zusätzliche Einnahmen von rund acht Milliarden Franken ermöglichen. Da diese Verfassungsrevision dem obligatorischen Referendum mit Volks- und Ständemehr untersteht, ist die Vorlage auf eine breite Zustimmung auch aus den Berggebieten angewiesen. Unsere Unterstützung ist deshalb daran geknüpft, dass Grimseltunnel und Mattertal-Tunnel verbindlich in der Botschaft verankert bleiben.

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen / Anträge

Wir beantragen für Grimsel- und Mattertal-Tunnel:

1. Beide Tunnelprojekte definitiv als strategische Netzelemente in den Ausbauschritt 2027 aufzunehmen;
2. die Projektierungen ohne Unterbruch bis zur Ausführungs- und Baureife weiterzuführen;

Wir beantragen für den Grimseltunnel:

1. die Finanzierung des Grimseltunnels auf der Grundlage der effektiven bahnseitigen Nettokosten zu beurteilen;
2. den Beitrag der Stromnetzinfrastuktur transparent auszuweisen;
3. Bahn- und Stromprojekt in Planung, Bewilligung und Realisierung verbindlich zu koordinieren;
4. gemeinsam mit den Kantonen Bern und Wallis, den Regionen, Gemeinden und Transportunternehmen ein Angebots-, Raumplanungs- und Standortentwicklungskonzept zu erarbeiten;
5. einen Realisierungsfahrplan festzulegen, der den gemeinsamen Bau mit der neuen Höchstspannungsleitung gewährleistet.

Der Grimseltunnel bietet die einmalige Möglichkeit, zwei nationale Infrastrukturen in einem gemeinsamen Tunnel zu erstellen. Diese Chance darf nicht vertan werden. Würden Bahn- und Strominfrastruktur getrennt geplant oder zeitlich entkoppelt, gingen wesentliche Synergien verloren und spätere Mehrkosten beziehungsweise irreversible Vorentscheide wären zu erwarten.

Der Mattertal-Tunnel gewährleistet einen ganzjährig sicheren Zugang zum autofreien Tourismusort Zermatt und erhöht die ÖV-Transportkapazitäten entlang der ganzen Talachse. Davon profitieren nicht nur Täsch und Zermatt, sondern das ganze Tal.

Ausbau der Nationalstrassen und Agglomerationsprogramme

Da in unserem Verbandsperimeter weder Strassenbauprojekte noch Agglomerationsprogramme zur Vernehmlassung stehen, verzichten wir auf die Beantwortung der Fragen 14 bis 21.

Wie eingangs dargelegt, unterstützen wir die verkehrsträgerübergreifende Betrachtung und die transparente Priorisierung nach einheitlichen Kriterien.

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Abschliessende Bemerkungen zum Grimseltunnel:

Das Projektvorhaben ist mehr als ein einzelnes regionales Bahnprojekt. Er ist ein nationales Infrastrukturprojekt an der Schnittstelle von Verkehr, Energieversorgung, Raumplanung, Landschaftsschutz und Regionalentwicklung.

Die Vorlage sollte deshalb sicherstellen, dass die...

- ... Aufnahme als Schlüsselprojekt verbindlich erfolgt;
- ... Planung von Bahn und Stromleitung synchronisiert wird;
- ... Kostenaufteilung transparent und verursachergerecht erfolgt;
- ... Standort- und Raumentwicklung in den Regionen parallel vorbereitet wird;
- ... Realisierung nicht durch eine erneute Grundsatzprüfung nach Abschluss der Projektierung verzögert wird.

Diese strukturelle Schieflage zeigt sich auch ausserhalb unseres engeren Verbandsperimeters: Beim Programm Agglomerationsverkehr der 5. Generation fliessen die vorgesehenen Bundesbeiträge praktisch ausschliesslich in städtische Projekte, während für das Berggebiet keine vergleichbare Unterstützung vorgesehen ist. Der Bund bekennt sich im Sachplan Verkehr ausdrücklich zum Grundsatz, die Erreichbarkeit des ländlichen Raums und des Berggebiets zu sichern – dieser Grundsatz muss sich auch im tatsächlichen Mitteleinsatz niederschlagen.

Der Grimseltunnel ist eine einmalige Chance für die Schweiz. Die Höchstspannungsleitung über die Grimsel muss erneuert beziehungsweise neu geführt werden. Wird diese Infrastruktur mit einer Schmalspurbahn gebündelt, entsteht mit einem gemeinsamen Bauwerk ein zusätzlicher nationaler Nutzen.

Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit von Berggebieten, stärkt deren wirtschaftliche Perspektiven und schliesst eine bedeutende Lücke im öffentlichen Verkehrsnetz. Es entspricht damit sowohl verkehrspolitischen als auch energie-, regional- und raumordnungspolitischen Zielsetzungen.