



Stiftung Landschaftsschutz Schweiz  
Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage  
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio  
Fundaziun svizra per la protecziun da la cuntrada

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
3003 Bern  
via email: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 14. Juli 2022  
sl/rr A

## **Vernehmlassungsverfahren zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur (Bahn 2050)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) unterbreitet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme:

### **Grundsätzliches**

1. Die SL unterstützt das Projekt "Grimselbahn", da sich damit eine für den Landschaftsschutz entscheidende Synergie in Form der Bündelung mit der geplanten Hochspannungsleitung Innertkirchen-Ulrichen ergibt.

2. Dieser Synergieeffekt wird im erläuternden Bericht (Seite 14) nicht gebührend wiedergegeben. Dort heisst es:

*„Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) verfolgt die Absicht, die Koordination verschiedener Infrastrukturen mit der Bündelung von Übertragungsleitungen mit Nationalstrassen und Eisenbahnstrecken zu verbessern. Das Projekt der Swissgrid für die Erneuerung und Spannungserhöhung der Höchstspannungsleitung über den Grimselpass befindet sich zurzeit im Sachplanverfahren des Bundes. Auf Gesuch der Grimselbahn AG wurde im Jahr 2020 durch das BAV eine Machbarkeitsstudie für den Bau eines multifunktionalen Tunnels in Auftrag gegeben. Als Zwischenergebnis dieser Studie kann festgehalten werden, dass eine Bündelung der beiden Infrastrukturen technisch grundsätzlich möglich ist.“*

Es wird zwar dargelegt, dass ein paralleles Vernehmlassungsverfahren zum Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL 203 Leitungszug Innertkirchen-Ulrichen) durchgeführt wird. Auf die zwingende Koordination der beiden Verfahren wird aber nicht hingewiesen. Für die Erneuerung der Grimselleitung werden im SÜL-Verfahren zwei Kabelvarianten vorgeschlagen, darunter ein Alternativkorridor in Form des multifunktionalen Tunnels mit der Grimselbahn. Die Machbarkeit eines solchen Bauwerks wird weder seitens Swissgrid noch seitens Grimselbahn bestritten. Die Projektvorarbeiten für die Grimselbahn sind weit fortgeschritten und bis Ende 2022 wird die Baureife des Projekts erreicht.

Für die Variante des multifunktionalen Tunnels werden im SÜL-Verfahren Vorbedingungen gestellt, wonach das Bündelungsprojekt dann zwingend zu realisieren sei. Es wird aber im erläuternden Bericht nicht erwähnt, dass die Grimselbahn faktisch nur realisiert werden kann, wenn das Parlament die Projektierung und die Realisierung 2023 genehmigt. Wartet man



hingegen mit dem Bahnentscheid bis zum nächsten Ausbauschritt 2026, so wird eine unnötige und teure Parallelprojektierung für beide vorgeschlagenen Varianten in Kauf genommen.

### **Konkret**

Würde ergo die Finanzierung der Grimselbahn bereits 2023 sichergestellt, könnte der Nutzen und die Synergie der Bündelung voll ausgeschöpft und die Grimselbahn kostenoptimiert gebaut werden. Dank den umfangreichen Vorarbeiten ist das innovative Bündelungsprojekt bereits Ende 2022 baureif und der Baubeginn kann für 2027 vorgesehen werden.

Die Grimselbahn erfüllt die Forderungen der BAHN 2050. Zur Erreichung des Klimaziels 2050 leistet ein Zusammenschluss der Schmalspurnetze einen wichtigen Betrag, in dem ein attraktives Eisenbahnnetz für die Reisen im Alpenraum geschaffen wird. Diese Klimaschutzmassnahme ist besonders im sensiblen Alpenraum und für den Tourismusverkehr von grosser Bedeutung.

### **Antrag**

Die SL beantragt, dass die Botschaft des Bundesrates zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur so weit zu ergänzen sei, dass beim Projekt „Grimselbahn“ bereits 2023 für die Umsetzung 350 Mio. CHF beim Parlament beantragt wird. Diese Forderung stellt die SL auch im parallel durchgeführten Vernehmlassungsverfahren zum SÜL 203.

Besten Dank und freundliche Grüsse  
STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ SCHWEIZ (SL)



Raimund Rodewald, Geschäftsleiter