



23.3010

Motion KVF-S.

**Die Chance der Realisierung
des multifunktionalen Grimseltunnels
erhalten**

Motion CTT-E.

**Exploiter l'opportunité que représente
la réalisation du tunnel
multifonctionnel du Grimsel**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 09.03.23

22.4121

Motion Rieder Beat.

**Multifunktionaler Grimseltunnel.
Chance jetzt nutzen!**

Motion Rieder Beat.

**Tunnel multifonctionnel du Grimsel.
Il faut exploiter cette opportunité!**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 12.12.22 (ORDNUNGSANTRAG - MOTION D'ORDRE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 09.03.23

23.3010

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

AB 2023 S 151 / BO 2023 E 151

22.4121

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motion

Antrag der Minderheit
(Dittli, Burkart, Knecht, Mazzone, Zopfi)
Ablehnung der Motion





Proposition de la majorité
Adopter la motion

Proposition de la minorité
(Dittli, Burkart, Knecht, Mazzone, Zopfi)
Rejeter la motion

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Maret Marianne (M-E, VS), pour la commission: Lors de sa séance du 2 février 2023, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a procédé à l'examen préalable de la motion Rieder 22.4121, déposée le 29 septembre 2022, qui a été transmise à la commission par notre conseil durant la dernière session.

Dans sa motion, M. Rieder demande au Conseil fédéral de soumettre au Parlement, en 2023 au plus tard, une décision de financement pour le tunnel multifonctionnel du Grimsel. Le rapporteur de commission en parlera plus longuement.

Lors de ses délibérations, notre commission a décidé de déposer une motion qui va dans le même sens, mais en respectant les principes de planification y relatifs. Par conséquent, elle demande au Conseil fédéral d'intégrer le tunnel multifonctionnel du Grimsel aux programmes d'aménagement, de prévoir les crédits nécessaires à l'élaboration du projet et de coordonner l'avancement du projet de tunnel ferroviaire avec celui du réseau de Swissgrid, afin que la décision de réalisation de la variante câblée puisse être prise parallèlement à la décision concernant le projet ferroviaire.

Tout d'abord, il convient de préciser qu'une société, Grimselbahn AG, composée de treize actionnaires, soit les communes d'Andermatt, Innertkirchen, Obergoms, Interlaken, Meiringen, Schattenhalb, Guttannen, Goms, Fiesch, Fieschertal et Bellwald ainsi que les Kraftwerke Oberhasli AG soutiennent ce projet.

Selon le projet, le tunnel du Grimsel, d'une longueur de 23 kilomètres, irait d'Innertkirchen à Oberwald. Il permettrait de faire passer simultanément une ligne à très haute tension et une ligne ferroviaire. Pour la ligne à haute tension, la décision devrait être communiquée prochainement. Il faut donc simultanément, et c'est tout l'enjeu de notre réflexion et de notre travail, décider d'y faire passer une ligne de train parallèlement. Pour ce faire, il faut naturellement une décision de financement du Parlement. La ligne de chemin de fer du Grimsel permettrait de remédier à une lacune dans le réseau à voie étroite entre le Zentralbahn (ZB) et le Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). On aurait ainsi des liaisons attrayantes et la possibilité de voyager avec un réseau à voie étroite de Montreux à Saint-Moritz et de Lucerne à Zermatt.

Le temps de trajet pour franchir ce tunnel entre Oberhasli et Goms serait de vingt-huit minutes. Il faut relever que Swissgrid construira de toute façon une galerie pour des câbles, soit indépendante, soit parallèlement au tunnel ferroviaire, si nous prenons cette décision. Ce projet de Swissgrid s'inscrit dans le réseau stratégique 2025. Il s'agit donc maintenant pour nous de saisir l'opportunité de concevoir et de construire un tunnel multifonctionnel. Les premières études relatives au train démontrent que les coûts de construction seraient mesurés grâce à une géologie favorable et, naturellement, grâce aux synergies induites par l'utilisation conjointe du tunnel.

A noter qu'en 2017, le Conseil fédéral a formulé une obligation de regrouper les routes nationales ou les lignes ferroviaires avec des lignes électriques à haute tension parallèles. Le regroupement de ces ouvrages, en exploitant les synergies de planification et de construction, répond donc totalement dans cette volonté. Naturellement, le ZB et le MGB sont intégrés dans le projet.

Le potentiel de marché du tunnel du Grimsel a été analysé par l'Université de Saint-Gall et par un projet d'Innotour. Il ressort des prévisions de fréquence que le rapport coût/utilité serait bon. Ces études confirment une grande utilité commerciale et touristique. Compte tenu de la qualité de la roche, les risques de surprises sont très faibles.

La commission a entendu le représentant de Swissgrid, M. Christoph Fischer, responsable du projet. Après nous avoir présenté le projet sommairement, il a évoqué la solution multifonctionnelle. Pour Swissgrid, l'élément essentiel est de ne pas retarder son propre projet. M. Fischer a dit: "Premièrement, il est indispensable que le Parlement décide d'un crédit d'étude jusqu'à la fin de 2023 et 2024. Deuxièmement, le crédit de réalisation devra être discuté jusqu'en 2027 au plus tard. Troisièmement, la décision d'autorisation de construction devra intervenir jusqu'en 2030 au plus tard afin que la mise en service du tunnel pour le passage de lignes de câbles puisse se faire au plus tard en 2040. Si ces conditions sont remplies, Swissgrid réalisera son câblage dans le



tunnel ferroviaire du Grimsel. Si tel n'est pas le cas, Swissgrid réalisera son propre projet."

Ces délais sont motivés par la nécessité de nouvelles infrastructures d'acheminement de l'énergie et par des charges financières qui augmenteraient trop fortement.

La commission relève que, pour la première fois, chemins de fer et lignes à haute tension pourront être regroupés sur une longue distance, soit 22 kilomètres. Le mandat du Conseil fédéral de 2019 sera ainsi mis en oeuvre et ce projet servira de modèle et d'exemple pour d'autres projets de regroupement. Ce projet permettra de réduire l'utilisation du sol et d'éliminer les atteintes faites au paysage, conformément aux objectifs de la perspective Rail 2050.

Grâce aux synergies entre le câblage et le tunnel ferroviaire, le rapport coûts/bénéfices sera optimisé. La construction du tunnel du Grimsel permettra de relier pour la première fois le réseau à voie étroite au nord et au sud des Alpes bernoises et de créer un nouveau produit touristique attrayant qui améliorera l'accessibilité des localités situées sur le réseau et rendra possibles des impulsions économiques régionales dans l'espace alpin central. Il faut agir rapidement et la procédure de plan sectoriel correspondante a été menée durant l'été 2022.

Il est important de préciser que les cantons de Berne et du Valais soutiennent ce projet; vous avez du reste reçu leur correspondance, sauf erreur de ma part.

L'administration a relevé que les projets d'infrastructure ferroviaire sont toujours examinés de manière approfondie et qu'elle procède par étapes. Elle nous a informés qu'en 2026 nous recevrons une évaluation de ce projet, conjointement à celle d'autres projets, et qu'ainsi le Parlement pourra décider, en 2027, sur l'ensemble des projets concernés. L'administration relève également l'intérêt de la mise en oeuvre conjointe des deux projets.

Pour la commission, il est évident que le planning proposé par l'administration ne fonctionne pas, car il ne s'insère pas dans celui de Swissgrid que je viens de mentionner. Pour dissiper tout malentendu, je tiens à préciser que, quelle que soit notre décision, Swissgrid construira un tunnel pour le câblage. La variante de la ligne aérienne n'est plus d'actualité.

La commission souhaite donner une chance à ce projet, mais elle estime nécessaire d'obtenir des éléments d'analyse plus étayés afin que nous puissions nous prononcer en toute connaissance de cause. Toutefois, elle est consciente du fait que le timing est très serré. Dans ce sens et c'est une bonne nouvelle, l'administration nous a confirmé que si nous le lui demandions expressément, elle pourrait travailler dans des délais très brefs afin de répondre aux besoins exceptionnels de ce projet exceptionnel.

C'est donc l'objet de cette motion, que notre commission propose de soutenir. Cette motion a été acceptée par ses membres par 12 voix contre 0 et 1 abstention.

AB 2023 S 152 / BO 2023 E 152

A noter également que la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics soutient le projet à ce stade. Vous avez reçu également une correspondance à ce sujet.

Enfin, il convient de relever que le Conseil fédéral accepte également cette motion.

Pour toutes ces raisons, je vous prie de suivre votre commission.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je serai bref puisque Mme Maret a exposé dans son excellent rapport les raisons pour lesquelles ce projet est intéressant. Ce projet a une particularité. Pour une fois, ce n'est pas un projet visant à améliorer le trafic pendulaire classique ou le réseau grandes lignes. Il s'ajoute à l'énorme liste de projets que nous avons l'intention de mettre en oeuvre ces prochaines années. Je rappelle qu'il y a 20 milliards de francs dans la crousille fédérale pour réaliser des projets. Or, de nombreux ne sont pas encore prêts, ou peu. En 2026, d'autres projets assez importants seront sur la table de l'Office fédéral des transports (OFT).

Mais là, il y a cette opportunité qui a été excellemment exposée par Mme Maret. Elle a aussi expliqué qu'il y avait des délais à tenir. Nous sommes en présence d'une amélioration au moyen d'une liaison ferroviaire à voie étroite sur deux cantons. Des choses complètement inimaginables encore hier sont imaginables aujourd'hui, vu l'opportunité d'exécuter les travaux en même temps que ceux de Swissgrid.

Je me suis clairement exprimé en commission en faveur du projet. Là, je sors de mon rôle de rapporteur. Au préalable, j'ai eu comme bien d'autres personnes les mêmes doutes que l'OFT à propos des difficultés que ce projet pourrait comporter. Les personnes que j'ai rencontrées, les mêmes que celles qui sont venues comme expertes en commission, m'ont plus que rassuré. Les coûts projetés et exposés aux membres de la commission ont été confirmés par de grandes entreprises de notre pays. Pas qu'une, puisque plusieurs devis ont été présentés, et tous confirment le montant des coûts.



Pourquoi ces coûts sont-ils si bas par rapport à ceux de nombreux autres tunnels? Mme Maret a donné quelques informations. Premièrement, la roche soit de très bonne qualité, c'est du gneiss et du granit. Deuxièmement, les dépôts pour entreposer les matériaux excavés sont à proximité des zones d'excavation du tunnel, ce qui veut dire qu'il y a des solutions rationnelles. Par le fait que la roche est de très bonne qualité, les soutènements sont très limités à part aux portails. Le plan financier qui nous a été soumis est extrêmement bien structuré. J'ai personnellement rarement vu des projets de ce niveau aussi bien présentés.

Ceci a donné à la commission, qui s'est prononcée par 5 voix contre 5 avec la voix prépondérante du président en faveur de la motion, la conviction qu'il serait opportun d'aller de l'avant. Quel est le rôle de l'OFT dans tout cela? C'est uniquement de s'assurer que les coûts sont bien estimés. Le travail technique est nul, il n'y en a pas. C'est aux personnes qui présentent le projet de donner des certitudes.

On peut se rallier bien sûr à la motion de la commission, qui retarde le planning tel qu'il a été demandé entre autres par Swissgrid. On est une majorité à penser qu'on peut aller de l'avant, parce que ce projet est bien avancé. Cela donnera bien sûr toujours du travail à l'OFT, mais dans un délai, à notre avis, bien plus court. C'est donc par 5 voix contre 5 et la voix prépondérante du président que nous avons soutenu ce projet.

Je ne vous cache pas qu'il y a quelques réticences des uns et des autres, parce qu'il y a quand même des personnes qui sont contre cette décision, puisque certains voudraient attendre simplement la liste des projets prévus pour les prochaines années. Même très prochainement cette année, nous aurons déjà les premières projections. Parce que je vous rappelle que, dans l'étape d'aménagement 2035, nous avons demandé qu'en cette année 2023, nous ayons les premières projections de lignes très conséquentes. On parle de la gare de Lucerne, cela rassurera mes collègues de Lucerne; on parle de la ligne Lausanne-Berne, en particulier, ainsi que de projets dans la Suisse orientale entre Winterthur et Saint-Gall.

Mais je le répète, ce sont des projets complètement indépendants du réseau qui, compte tenu aussi des ressources financières dont est doté aujourd'hui le fonds FIFF, pourraient se réaliser. En effet, c'est un montant relativement marginal par rapport aux montants très importants des autres projets.

C'est pourquoi la commission, par 5 voix contre 5 et la voix prépondérante du président, vous propose de soutenir la motion Rieder.

Dittli Josef (RL, UR): Herr Kollege Rieder hat mit seiner Motion ein wichtiges und berechtigtes Anliegen angestossen. Der multifunktionale Grimseltunnel ist wirklich eine Chance zur möglichen Bündelung von Energieleitungen, Stromleitungen und einem Bahntunnel. Aber wenn man für die Erstellung eines solchen Tunnels eine Bundesbeteiligung oder eine Anstossfinanzierung beanspruchen will, muss das Tunnelprojekt alle Verfahren ganz normal und seriös durchlaufen.

Dort geht die gut gemeinte Motion Rieder viel zu weit. Sie fordert nämlich, dass der Bundesrat beauftragt wird, bis spätestens Ende 2023 – jetzt haben wir ja bereits März – dem Parlament einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimseltunnels vorlegt. Bei uns ist es so, und es bewährt sich, dass ein bewertetes Projekt, das alle Verfahren sauber durchlaufen hat, auf dem Tisch liegt, wenn ein Finanzierungsbeschluss ins Parlament kommt. Das ist bei dieser Motion nicht der Fall. Es kann nicht sein, dass ein Finanzierungsbeschluss unter Umgehung aller ordentlichen Prozesse und unter Umgehung einer seriösen Prüfung und Vertiefung sämtlicher offener Fragen gesprochen wird.

Deshalb geht die Motion so, wie sie hier vorliegt, viel zu weit. Sie würde auch in Konkurrenz zu bereits bewilligten Projekten treten. Es kommt eine neue Finanzierung. Dieses Projekt würde durch den Finanzierungsbeschluss dann plötzlich Priorität erhalten. Es kann nicht sein, dass wir eine Motion mit einem Finanzierungsbeschluss annehmen – das geht nicht.

Wir haben aber in der Kommission festgestellt, dass das Anliegen tatsächlich eine Chance darstellt. Deshalb haben wir die Kommissionsmotion erstellt, die Kollegin Maret und Kollege Français vorgestellt haben. Hinter dieser Kommissionsmotion stehen alle. Wir haben sie einstimmig angenommen. Mit ihr werden alle Voraussetzungen geschaffen. Es wird auch die Voraussetzung geschaffen, dass die Parallelität mit der Verlegung der Hochspannungsleitung nicht unter Eis gerät, damit sie gemäss diesen Terminen sauber geprüft werden kann. Wir haben mit dieser Kommissionsmotion ferner sichergestellt, dass der Projektierungsteil finanziert werden kann. Deshalb braucht es die Annahme dieser Kommissionsmotion. Es ist eine gute Sache, sie ist unbestritten; es gibt auch keinen Einzelantrag, diese Motion nicht anzunehmen.

Diese ist jetzt anzunehmen, und dann ist die Motion Rieder hinfällig. Ich gehe davon aus, dass Kollege Rieder, wenn dann die Kommissionsmotion angenommen ist, seine Motion zurückziehen wird. Er will einfach auf Nummer sicher gehen und schauen, ob die Kommissionsmotion angenommen wird. Dass seine Motion dann in der Kommission mit 5 zu 5 Stimmen mit Stichentscheid des Präsidenten angenommen worden ist, erachte ich eher als symbolisches Signal, wonach das Anliegen eben grundsätzlich wichtig ist. Dieses Signal haben



wir entsprechend zu respektieren. Ich mache aber wirklich beliebt, die Motion Rieder, sollte sie doch nicht zurückgezogen werden, abzulehnen. Es kann nicht sein, dass wir in unserem Land Finanzierungsbeschlüsse ohne eine seriöse und ordentliche Prüfung aller Verfahren fällen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Kommissionsmotion zuzustimmen. Ich gehe davon aus, dass Kollege Rieder dann seine Motion zurückziehen wird. Sollte er sie nicht zurückziehen, bitte ich unbedingt, seine Motion abzulehnen.

Rieder Beat (M-E, VS): Ich muss Ihnen meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Verwaltungsrat der Grimselbahn AG. Ich muss sie aber enttäuschen, ich bin nicht Eigentümer der Grimselbahn, ich bin nicht Adolf Guyer-Zeller, sondern ich vertrete Gemeinden aus dem Wallis und aus dem Kanton

AB 2023 S 153 / BO 2023 E 153

Bern. Dieses Projekt wurde seit 2012 von folgenden Kantonen finanziell unterstützt: Bern, Wallis, Uri, Graubünden, Tessin, Nidwalden, Obwalden und Luzern.

Herr Dittli, ich bin mit Ihnen in allen anderen Punkten einig. Aber es geht, 1893 ging das. Adolf Guyer-Zeller ging mit einer Handskizze in das Bundesratszimmer, knallte denen diese Handskizze auf den Tisch, verlangte eine Konzession für die Jungfraubahn. Ein Jahr später – ein Jahr später! – hat er die Konzession erhalten, und drei Jahre später hat man Top of Europe gebaut, wo jetzt Millionen von Leuten herumstolpern. Ja, es geht, Herr Dittli. Wir müssen nur den Mut dazu haben, und wir müssen drei Dinge nicht vergessen, drei Dinge kommen nie zurück: Zeit, Wort und Gelegenheit. Verlieren wir keine Zeit bei diesem Projekt, brechen wir nicht das Wort – der Bundesrat hat versprochen, dass er solche Bündelungsprojekte macht –, und packen wir jetzt diese Gelegenheit. Es gibt auch andere Gelegenheiten in der Schweiz.

Wieso dieser Grimseltunnel? Ich muss zu diesem Projekt schon ein wenig detaillierter sprechen, weil ich im Dezember keine Zeit hatte. Ich schätze die Arbeit der KVF sehr und bin im Übrigen mit Kollege Dittli in allen Punkten einig. Beim Grimseltunnel handelt es sich um eine einzigartige Projektierung, ein Bündelungsprojekt bezüglich Bahn und Hochspannungsleitung in einem langen Tunnel, erstmalig in Europa, beispielgebend und zu tragbaren Kosten.

Bundesrat und UVEK, ich habe es gesagt, haben 2017 ein klares Statement zu diesen Bündelungsprojekten abgegeben. Alle zuständigen Ämter des UVEK haben 2019 dazu eine Absichtserklärung unterzeichnet. Es braucht nun zeitnahe Entscheidungen zu Leitung und Bahn, um die Verbindlichkeit für Planungen zu schaffen und die Option Bündelung innerhalb des Zeitfensters bezüglich der Leitung zu sichern. Nur so kann diese einmalige Chance genutzt werden. Für diese 380-Kilovolt-Leitung wird eine Verkabelung von 24 Kilometern so oder so vorgesehen. Die Leitung wird dringend für den Abtransport von erneuerbarer Energie im Alpenraum gebraucht. Nach dem Parlamentsbeschluss zum Ausbau der Solarenergie im Alpenraum hat die Dringlichkeit sogar noch zugenommen.

Bei den im Verfahren zum Sachplan Übertragungsleitungen zur Grimselbahn aufgezeigten Varianten weist die kombinierte Kabel-Bahn-Lösung gegenüber derjenigen mit nur einem Kabelstollen unbestritten Vorteile auf. Dank starker Lüftung ist eine hohe Belastbarkeit der Leitung möglich; die gute Zugänglichkeit sowie der vorhandene Platz für den späteren Weiterausbau sprechen auch für diese Variante. Zudem könnte diese Variante – vorausgesetzt, der politische Wille ist da – dank fortgeschrittener Vorarbeiten sehr rasch in Angriff genommen werden.

Der Bundesrat hat im Übrigen an seiner Sitzung vom 22. Februar 2023, also vor Kurzem, einer Änderung des Sachplans Übertragungsleitungen, Objektblatt 203, zugestimmt. Mit dieser Änderung legt er zwei mögliche Planungskorridore für den Ersatz der bestehenden 220-Kilovolt-Übertragungsleitung der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid zwischen Innertkirchen und Ulrichen fest. Im Falle der rechtzeitigen Realisierung des Projekts Grimselbahn wird die Leitung mit dem Bahnprojekt gebündelt und in einem parallel zum Bahntunnel verlaufenden Kabelstollen errichtet. Die Kantone Bern und Wallis stimmten den vorgeschlagenen Korridoren zu, und auch in den übrigen Stellungnahmen gibt es keinen einzigen Verband, inklusive der Umweltverbände, die dagegen opponiert hätten. Diese Leitung wird so oder so gebaut, auch wenn wir diese Chance nicht packen, und zwar in einem Kabelstollen zwischen Innertkirchen und Oberwald. In beiden Fällen sind die Regionen Haslital und Goms mit zusätzlichen Freileitungen belastet, das betone ich. Ich nehme daher mit Befriedigung zur Kenntnis, dass in der Antwort des Bundesrates auf die Kommissionsmotion diese Varianten eben jetzt offengehalten werden.

Damit wäre eigentlich die erste Bedingung aus dem Sachplan Übertragungsleitungen erfüllt – ein Bündelungsprojekt zu konstruieren –, wenn wir nicht in diesem und im nächsten Jahr Zeit verlieren, sondern rechtzeitig für den Eisenbahntunnel, zumindest für das Projekt, bereit sind, damit dann Swissgrid 2027 nicht an uns



vorbei- und wegläuft. Selbstverständlich bin ich mir bewusst, dass meine Motion sehr weit geht und der Finanzierungsbeschluss zuerst eine solide Kostenbasis verlangt. Hätte ich aber diese Motion nicht eingereicht, wäre das Projekt Grimseltunnel heute faktisch bereits Geschichte. Daher erlaube ich mir, zwei, drei Punkte aus der Stellungnahme des Bundesrates richtigzustellen.

Dieses Projekt ist nicht ein Projekt, das ich mir daheim ausgedacht habe. Das Parlament hat beim Ausbauschnitt 2030/35 den Grimseltunnel in die Liste der Vorstudien für die nächsten Ausbauschnitte aufgenommen. Für die Projektierungsvorbereitung wurden 3 Millionen Franken eingestellt. Diese Gelder wurden mittels Umsetzungsvereinbarungen zwischen dem BAV einerseits und der Grimselbahn AG andererseits ausgegeben. Am 15. Januar 2023 wurde beim BAV eine umfangreiche Berichterstattung mit Fachstudien, Planunterlagen und Kostenschätzungen eingereicht. Viele der Arbeiten haben das Stadium Vorprojekt erreicht. Die Kosten für Tunnelbau und Bahninfrastruktur werden auf 660 Millionen Franken veranschlagt.

Offen ist derzeit der Betrag, den Swissgrid an den Tunnelbau zahlen müsste, also die Ohnehin-Kosten, die sowieso anfallen, auch wenn man nur einen Kabelstollen baut. Man geht von 200 Millionen Schweizerfranken aus. Am 6. März 2023, vor Kurzem, ist eine Bestätigung der führenden Tunnelbauexperten der Schweiz eingetroffen, wonach bei einer vorsichtigen Budgetierung mit erhöhten Risikozuschlägen die Kosten von 750 Millionen Franken nicht überschritten werden dürften. Die Grimselbahn AG hat zwischen 2012 und 2020, vor der Aufnahme in den Fabi-Ausbauschnitt 2030/35, Projektierungsleistungen im Wert von 6 Millionen Schweizerfranken erbracht. Es ist nicht ein Projekt, das wir aus dem Hut zaubern. Acht Kantone – ich habe sie erwähnt – sowie Swissgrid haben Eigenleistungen erbracht.

In der Stellungnahme des Bundesrates finden wir keine Erwähnung der breiten Unterstützung des Grimselbahntunnels, auch nicht in der Vernehmlassung zum Fabi-Zwischenbericht oder im Sachplan Übertragungsleitungen. Es wird vielmehr auf ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis hingewiesen. Adolf Guyer-Zeller würde darüber lachen.

Hier ist anzumerken, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) die in einer Studie der Hochschule St. Gallen für die Grimselbahn prognostizierten Fahrten von jährlich 400 000 Personen ohne Angaben von Gründen um 50 Prozent reduziert hat. Mittlerweile hat eine Frequenzschätzung nach Vorgaben des BAV diese Zahl aber bestätigt. Von den Verfassern der Studie wurde angemerkt, dass die Methode der Hochschule St. Gallen wohl zuverlässigere Ergebnisse liefern würde als die BAV-Methode. Es ist zu ergänzen, dass die Frequenzen gemäss Angaben der Hochschule St. Gallen ohne zusätzliche touristische Angebote errechnet wurden. Mittlerweile zeigt eine Studie von Innotour, dass mit innovativen und zukunftsgerichteten Packages im gesamten Alpenraum – beispielsweise mit der Einführung eines Gepäcktransportes – weitere 100 000 Personen pro Jahr diese Bahn benutzen würden.

Das BAV weist immer darauf hin, dass die Realisierung der Grimselbahn viel teurer zu stehen käme, als dies im Projekt aufgeführt ist. Es verweist auf Vergleichswerte zum Furka-, Vereina- und Albulatunnel. Dieser Vergleich ist nicht stimmig. Der Furka ist nicht der Grimsel. Das Gestein ist Grimselgranit, es ist bestens für den Tunnelbau geeignet, und der Fels ist geologisch vollständig erforscht. Die Kraftwerke Oberhasli AG (KWO) haben 120 Kilometer Stollen gebaut. Es verlaufen auch kürzlich neu gebaute Wasserwege im Fels parallel zum geplanten Grimseltunnel – fast auf der gesamten Bahntunnelstrecke. Nirgends in der gesamten Schweiz ist das Gestein, also der Granit, so erfasst wie beim Grimsel. Bei der bisherigen Projektierung wurden von den führenden Tunnelbauern der Schweiz bereits belastbare Unternehmerofferten eingeholt. Übrigens verläuft eine Erdgaspipeline im genau gleichen Perimeter. Es ist die Hauptleitung zwischen Deutschland und Italien, die die Schweiz mit Erdgas versorgt. Die Kostenschätzungen sind somit weit genauer als bei anderen Tunnelprojekten. Man kann das alles vom Tisch wischen. Etwas muss ich Ihnen aber noch vorlesen. Ich habe Walter Brog, den

AB 2023 S 154 / BO 2023 E 154

Gemeindepräsidenten von Innertkirchen, gebeten, mir das zu erlauben. Es ist eine Reaktion auf das Verhalten des BAV während des letzten Jahres. Anders als andere habe ich Herrn Brog angefragt, ob ich dieses Dokument hier zitieren darf. Er schrieb:

"Wir haben es satt, ohne Gegenleistung in unserem Tal Grossbaustellen zur Sicherung der Energieversorgung der Schweiz zu haben – Trift sieben bis acht Jahre, Grimselstaumauer fünf Jahre, Grimselseevergrösserung acht Jahre –, um nach Abschluss der Arbeiten wieder auf Feld eins zu stehen. Wir profitieren zwar während der Bauzeit von Quellensteuern. Aber für das Gewerbe im Tal bleibt auf den Grossbaustellen nicht viel hängen. Am Ende werden auch nicht mehr Arbeitsplätze bei der KWO anzutreffen sein, und auch die vor zehn Jahren im Zuge der Energiekrise abgebauten fünfzig Stellen bei uns werden wir nie wiedersehen. In den vergangenen Jahren haben wir sehr viel für den Ausbau eines nachhaltigen Tourismus in unserer Region Haslital investiert. Dieser leidet unweigerlich bei Grossbaustellen. Nur als kleiner Vergleich: Das Projekt Trift – eines der fünf-



zehn Projekte, die am runden Tisch verhandelt werden – benötigt für die Bauzeit ein Barackenlager mit 250 Einzelzimmern. Das entspricht einer Verdoppelung unserer Einwohner in Gadmen und führt unweigerlich zu Spannungen. Nach sieben Jahren wird das dann abgebaut, und wir stehen wieder im leeren Gadmental und können den Touristen nachweinen, die nicht mehr kommen, oder denen, die noch kommen, erklären, warum es bei uns keine Triftbrücke mehr gibt, die jährlich mindestens 30 000 Gäste ins Tal gelockt hat. Dafür können wir von weiteren Schutzgebieten berichten, die als Ersatz und Ausgleichsmassnahme für den Ausbau der Wasserkraft bei uns geschaffen wurden und uns noch mehr einschränken."

Das ist die Position eines Gemeindepräsidenten vor Ort. Den Rest zitiere ich nicht, weil nicht alles für das Parlament geeignet ist. Jetzt sage ich Ihnen nur eines: Wollen wir diesen Leuten wirklich die Chance versperren, ein Bauprojekt zu formulieren, um schlussendlich nach Vorliegen der konkreten Kosten zu entscheiden, ob wir es machen oder nicht machen?

Ich glaube, sowohl die Kommissionsmotion als auch meine Motion verdienen ihre Zustimmung. Ich gebe zu, dass das Tempo der Motion der Grimselbahn AG weit ambitiöser ist. Wir haben uns aber an guten Vorbildern orientiert. Ich habe ein Vorbild – ein liberales Vorbild – aus der damaligen Zeit erwähnt, als in der Schweiz noch Sachen geleistet und gebaut wurden.

Ich bitte Sie, die Motion anzunehmen.

Mazzone Lisa (G, GE): Même si je ne me permettrai jamais de mettre en doute les compétences en matière de granit de M. Rieder, un approfondissement et une clarification de tous les points nécessaires en vue de la prise de décision me semblent absolument indispensables. C'est la décision que nous avons prise au sein de la commission, à savoir le fait de respecter les procédures, qui sont éprouvées et auxquelles se soumet l'ensemble des partenaires, y compris l'ensemble des cantons, pour procéder à la mise en oeuvre de leurs projets.

Vous avez certainement, comme moi, reçu un courrier de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics, qui nous mettent fortement en garde contre un contournement inacceptable de ces procédures, auxquelles nous nous soumettons toutes et tous, peu importe notre région. Je pense que le fait d'accepter la motion Rieder est extrêmement problématique. Pourquoi? Parce qu'elle revient, de manière assez claire de mon point de vue, à une invitation à nous toutes et tous, représentantes et représentants de nos régions, de procéder de la même façon que ce qui est fait aujourd'hui, pour accélérer des projets qui n'ont pas encore passé par toutes les étapes, et qui ne sont pas encore arrivés au stade de maturité suffisant pour qu'une décision concernant le financement soit prise. Il est, à mon avis, extrêmement problématique de créer un précédent en nous invitant toutes et tous à agir par des motions de ce type-là, afin d'accélérer ou de faire passer en priorité des projets qui, ainsi, se feront au détriment du financement d'autres projets.

Pour cette raison, nous avons soutenu, et j'ai personnellement soutenu une proposition de compromis au sein de la commission. Il s'agit d'un compromis qui laisse ouverte la possibilité de réalisation de ce projet, mais seulement après avoir procédé aux clarifications nécessaires. Ces approfondissements visent aussi à connaître le nombre de personnes réellement concernées par cette liaison. Il s'agit d'un véritable enjeu, car le besoin de développer le transport par rail est évident; toutefois, le rail doit être développé en priorité là où son utilisation est la plus élevée. A ce titre, le développement du rail dans les agglomérations est un besoin urgent. Je pensais que la motion serait retirée. J'avais l'intention de prendre la parole pour rappeler le fait que, si l'on intègre le projet dans le message 2026, cela ne préjuge pas encore de son intégration dans le prochain programme d'aménagement.

Je dois dire que je suis déçue que cette motion soit maintenue, déçue parce que nous avons décidé, en commission, de laisser la porte ouverte, de garder cette possibilité, mais sur la base d'une clarification notamment du sujet de l'utilisation. Je pense qu'à ce titre il y a un vrai besoin de clarification.

Je vous invite fortement non pas à vous prononcer pour ou contre ce tunnel, parce que ce n'est pas la question qui se pose ici, mais à répondre à la question de savoir quelles sont les procédures et si on veut s'en tenir aux procédures ou créer un précédent qui serait, à mon avis, préjudiciable pour notre fonctionnement et pour la réalisation de l'ensemble des projets.

Je vous remercie d'accepter la motion 23.3010 et de rejeter la motion 22.4121.

Engler Stefan (M-E, GR): Es wurde gesagt, von einer Grimselbahn würde das gesamte touristische Meterspurnetz profitieren und damit auch der Kanton Graubünden bzw. die Rhätische Bahn. Obwohl ich keine direkte Interessenbindung habe, lege ich Ihnen offen, dass ich Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn bin.

Ich unterstütze mit Überzeugung die Kommissionsmotion, weil sie den doppelten Vorteil hat, dass die Idee



eines Grimselbahntunnels das gesetzliche Beurteilungsverfahren durchlaufen kann, aber gleichzeitig mit der Verkabelungsvariante auch die Opportunität eines multifunktionalen Grimselbahntunnels aufrechterhalten werden kann. Es ist deshalb richtig, dass man diesen Weg wählt und damit auch die Gleichbehandlung mit anderen ähnlichen Projekten ermöglicht, um dann in zwei oder drei Jahren einen definitiven Entscheid über die Realisierung zu fällen.

Ich habe das Wort deshalb ergriffen, weil ich mir Überlegungen dazu gemacht habe, inwieweit die heutigen eisenbahnrechtlichen Verfahren und die finanziellen Gefässe dazu beitragen, dass neue innovative Bahnideen in unserem Land in Zukunft überhaupt verwirklicht werden können. Ich bin nämlich der Meinung, dass die bestehenden Verfahren und Kriterien zur Finanzierung der Bahninfrastruktur nicht gerade dazu einladen, den Blick für neue Möglichkeiten zu öffnen. Das betrifft die Idee des Grimseltunnels, das betrifft aber auch Ideen einer Verbindung zwischen Graubünden und dem Vinschgau, zwischen Scuol und Mals oder die von Kollege Zopfi aufgenommene Idee eines Töditunnels.

Zwar wird die Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen als Ziel des Infrastrukturausbaus in den relevanten Eisenbahngesetzen genannt. Der Bedarfsnachweis sowie ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept schaffen jedoch für neue Eisenbahnvorhaben aufgrund der Bewertungsmethodik, der Nachhaltigkeitsindikatoren und der Priorisierungsbedingungen ein kaum überwindbares Hindernis. Die Übergewichtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bestraft nämlich alles, was neu ist, und in doppelter Weise Infrastrukturen im Berggebiet.

Nun zeigt die Erfahrung, dass es in der Geschichte durchaus Bahnideen gegeben hat, die nicht nur chancenreich waren, sondern auch bewiesen haben, dass sie die Erwartungen, die man an sie geknüpft hat, erfüllen konnten. Ich nenne als Beispiel für ein Eisenbahnprojekt in den Alpen den Glacier-Express zwischen St. Moritz und Zermatt. Er beweist seit Jahrzehnten, dass die Bahn auch in Bergregionen ein

AB 2023 S 155 / BO 2023 E 155

ideales Verkehrsmittel darstellen kann. Der Glacier-Express gilt heute als eine der bedeutendsten touristischen Attraktionen in Europa. Ein nicht weniger eindrucksvolles Bahnerlebnis offerieren der Bernina-Express zwischen St. Moritz und Tirano oder der Panoramazug Golden Pass zwischen Luzern, Interlaken und Montreux. Innovative Verkehrsprojekte haben es immer schwer, weil sie nicht von Anfang an den Nachweis erbringen können, dass sie in der Zukunft auch zu einem Erfolg werden. Ich fürchte, dass es ein solches Projekt, wie jetzt die Grimseltunnel-Idee, schwer haben wird, sich an den Kriterien messen zu lassen, die für Bahnen oder Streckenerweiterungen, für Bahninfrastrukturen im Mittelland und in den Agglomerationen gelten.

Auch ich bin aber der Meinung, dass Bahnideen, wenn sie chancenreich sein sollen, über ein hinreichendes Fundament verfügen und alle Nachhaltigkeitsansprüche erfüllen müssen. Die erste Frage, auf die die Vision eine Antwort zu geben hat, lautet: für welchen Markt? Welche neuen, bisher nicht erfüllten Verkehrsbedürfnisse würde der visionäre Netzausbau erschliessen? Sind diese zusätzlichen Verkehrsströme volkswirtschaftlich prioritär und erwünscht? Welche zusätzlichen Erträge könnten für den Bahnbetrieb so erschlossen werden? In Relation von möglichen Erträgen zu nötigen Investitionen und deren Folgekosten im Betrieb, aber auch zu den sozioökonomischen Vorteilen für eine ganze Region wird sich schliesslich zeigen, ob eine Vision nachhaltigen Nutzen verspricht oder nicht.

Die betroffenen Kantone werden sich von Anfang an auch die Frage stellen müssen, wie sie die Kostendeckung einer solchen Eisenbahn im Betrieb einschätzen, weil sie als Besteller zusammen mit dem Bund auch über die Abgeltungen die Defizite bezahlen müssen. Somit glaube ich, dass Begeisterung bei den Initianten – dafür habe ich hohe Wertschätzung –, technische Machbarkeit und Opportunität zwar notwendige, aber nicht die einzigen Voraussetzungen sind. Die sozioökonomischen Rahmenbedingungen müssen gleichzeitig auch erfüllt sein. Eisenbahnromantik allein genügt nicht.

Der Grundgedanke der Grimselbahn besteht darin, zur Vervollständigung eines alpinen Verkehrskreuzes eine alpine Verkehrsachse zwischen dem Haslital und dem Goms zu schaffen. Das leuchtet ein; es zeigt auch, dass zwei benachbarte Talschaften neu erschlossen werden können. Ohne Weiteres verspricht das auch einen volkswirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Nutzen für die ganze Region. Ausgerichtet auf den regionalen Personenverkehr meine ich, dass die sozioökonomischen Erwartungen und die sozioökonomische Bedeutung eines solchen Vorhabens für die Zukunft stärker gewichtet werden müssten, als das im heutigen System und mit den heutigen Bewertungskriterien möglich ist. Diese Folgewirkungen – ich sehe es als eine Investition in eine nächste Generation – verdienen es, korrekt beurteilt zu werden, damit solche innovativen Bahnvorhaben nicht vorzeitig auf der Strecke bleiben.

Ich bin deshalb auch der Meinung, dass die heutige Gesetzgebung solchen Projekten eigentlich zu wenig Raum schafft und zu wenig Möglichkeiten gibt, und ich überlege mir, ob wir nicht auf dem gesetzgeberischen



Weg noch einen Handlungsbedarf haben, damit sich die Eisenbahn der Zukunft nicht in der Verwaltung der Vergangenheit erschöpft.

Salzmann Werner (V, BE): Erlauben Sie mir als Standesvertreter des Kantons Bern, auch noch etwas zu sagen und die Meinung der Berner Regierung kundzutun. Der Berner Regierungsrat, so hat er geschrieben, unterstützt das Projekt eines multifunktionalen Grimseltunnels als gebündelte Infrastruktur vorbehaltlos. Das Vorhaben verbessert die Erreichbarkeit der Regionen Oberhasli und Obergoms, unterstützt den Tourismus und verbessert den Landschaftsschutz.

Was sind die Gründe für die Unterstützung der Motion? Wie bereits erwähnt, haben Bundesrat und UVEK im Jahr 2017 ein klares Statement zu Bündelungsvorhaben abgegeben. Jetzt können eigentlich nur noch Taten folgen. Um die Synergien von Kabel und Bahn optimal zu nutzen, braucht es zeitgleiche Entscheide. Dadurch wird eben die Verbindlichkeit für Planungen geschaffen. Das Projekt ist weitgehend vorbereitet, die Baukosten des Tunnels im Grimselgranit sind weitgehend bekannt, und das bauliche Risiko ist gering. Die Synergie mit der Übergangsleitung bringt gewichtige Vorteile. Die Kosten werden durch ein unabhängiges Expertengremium überprüft. Die Leitung aus Kabel findet ideale Bedingungen im parallelen Servicestollen des Grimseltunnels: hohe Belastbarkeit dank starker Lüftung, gute Zugänglichkeit sowie Platz für den späteren Weiterausbau.

Der Baubeginn der elektrischen Leitung soll 2027 erfolgen; mit der Unterstützung der Motion 22.4121 kann das sichergestellt werden. Das Parlament hat im Herbst 2022 den Ausbau alpiner Solarkraft beschlossen. Die Grimselleitung ist eine Voraussetzung für den Abtransport der Energie. Folglich ist die Dringlichkeit der Leitung gestiegen. Ohne rasches Handeln geht die Option der Bündelung eben verloren. Mit einer separaten Finanzierung des Vorhabens werden keine anderen Bahnprojekte in der Schweiz konkurrenziert. Die Grimselbahn lässt erfreuliche Frequenzen erwarten und bietet interessante volkswirtschaftliche Nutzen wie Beitrag zum Ziel Bahn 2050, Verbesserung des Modal Split im Freizeitverkehr, Förderung der Regionalentwicklung im Alpenraum, insbesondere im Goms und Haslital, Förderung des nachhaltigen Tourismus mit der Einführung von Gepäcktransporten im Alpenraum.

Das Projekt Grimselbahn lässt den Pioniergeist im Alpenraum aufleben und findet eben breite Unterstützung. Es wäre unverständlich, wenn an der Grimsel ein Leitungstunnel gebaut würde, die Bahn aber die Chance zur Teilnahme verpassen würde.

Deshalb bitte ich Sie auch, die Motion zu unterstützen.

Michel Matthias (RL, ZG): Ich bin nicht in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, aber vielleicht ergreife ich gerade deshalb das Wort. Denn es sind heute und jetzt viele Argumente genannt worden, die ausserhalb der Verkehrspolitik liegen. Ich habe keine Interessenbindung, aber ich habe eine gewisse Erfahrung aus einigen Jahren der Tätigkeit als ÖV-Direktor und als vormaliger Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs.

Ich glaube, unsere Planung mit den Ausbausritten und dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) bewirkt eine grosse Planungssicherheit und birgt eben die Chance, dass wir in einer Gesamtschau alle Argumente hinsichtlich der Projekte abwägen können. Es wurde von der Minderheit erwähnt: Mit der Unterstützung der Motion Rieder werden jetzt nicht nur die Spielregeln missachtet, sondern uns wird auch die Möglichkeit einer Gesamtschau genommen. Je mehr Argumente ausserhalb der Verkehrspolitik im engeren Sinne aufs Tapet kommen – erwähnt wurden sozioökonomische Argumente, Tourismus, regionalwirtschaftliche Argumente –, desto mehr brauchen wir die Gesamtschau.

Wir wissen alle: Zuerst kommt das brutale Kosten-Nutzen-Verhältnis, das jetzt von Kollege Engler hinterfragt wurde. Dann kommen in diesem Saal und im Schwesterrat aber auch regionalpolitische Argumente. Damit kommen die Argumente, die Kollege Rieder vorgebracht hat, auch zum Zug. Dann liegt es an uns, eine Balance zu finden. Das ist jeweils die Chance dieser Ausbausritte. Sie wird uns genommen, wenn wir jetzt vorzeitig solche Projekte beschliessen.

Das hat dann einen Einfluss auf unsere nationale Kohäsion. Sie wissen genau: Diese Ausbauprojekte haben einen Einfluss darauf, wie wir den Umgang mit den Regionen im Spannungsverhältnis zwischen Land und Agglomeration, zwischen Berggebieten und Flachland gestalten. Einen Ausgleich schaffen wir nicht, wenn wir solche Projekte isoliert und punktuell vorab beschliessen. Wenn wir die Motion Rieder annehmen, ist meine Sorge, dass wir die Kohäsion aufs Spiel setzen. Es geht nicht um Verkehrspolitik – es geht um Kohäsionspolitik. Deshalb bin ich schon froh, dass wir den Kompromissantrag der Kommission unterstützen und die nobelste Aufgabe erfüllen, die wir haben, nämlich den Ausgleich jeweils beim jeweiligen Ausbauschritt herzustellen. Ich möchte Sie bitten, diesen übergeordneten Gedanken mitzutragen. Ich glaube, die Interessen des Grimsel, der gerade jetzt die Schweiz bewegt, sind mit der Kommissionsmotion ausreichend gewahrt.



AB 2023 S 156 / BO 2023 E 156

Gmür-Schönenberger Andrea (M-E, LU): Grundsätzlich habe ich grosses Verständnis für das Anliegen eines multifunktionalen Grimseltunnels, auch dafür, dass die Befürworter jetzt diese Chance nutzen wollen. Die Chance nutzen, das möchten ja schlussendlich wir alle, das möchten wir auch bei uns in der Zentralschweiz mit unserem Durchgangsbahnhof in Luzern. Gerade jetzt gerät das Projekt ins Stocken.

Kollege Michel hat sehr subtil gesprochen, er hat den sozialen Zusammenhalt, den gesellschaftlichen Zusammenhalt, die soziale Kohäsion erwähnt. Die ist jetzt tatsächlich gefährdet. Wir warten nämlich zum Beispiel in Luzern schon seit einem halben Jahrhundert auf die dringend notwendigen Ausbauten der Infrastrukturen am Knoten Luzern und in Richtung Zürich. Bei uns geht es darum, dass eben Stadt, Agglomeration und überhaupt die ganze Zentralschweiz vom Verkehr, der hie und da fast zusammenbricht, entlastet werden. Kollege Salzmann sagt, da werde kein anderes Projekt konkurrenziert – Entschuldigung, das stimmt nicht: Seitens BAV gibt es ganz andere Aussagen. Mit einem Durchgangsbahnhof in Luzern werden Tausende und Abertausende Menschen vom Auto auf die Schiene umsteigen. Bei uns geht es nicht um 200 000 bis 400 000 Menschen jährlich, bei uns geht es um Millionen pro Jahr, es geht um 100 000 Pendlerinnen und Pendler pro Tag.

Ich möchte, dass jetzt die Projekte, die von langer Hand und sauber vorbereitet und per Bundesbeschluss entschieden wurden, so auch weitergeführt werden. Den öffentlichen Verkehr müssen wir dort ausbauen, wo der Nutzen am grössten ist, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis eben stimmt. Luzerns Solidarität ist sehr gross, Kollege Rieder hat unseren Kanton erwähnt. Aber auch unsere Solidarität stösst irgendwann an ihre Grenzen. Ich bitte Sie wirklich, diese Motion abzulehnen. Mir geht es wie Kollegin Mazzone, die enttäuscht ist, dass Kollege Rieder die Motion offenbar nicht zurückziehen will. Wenn wir dieser Motion zustimmen, dann können wir sämtliche Regeln, die wir selber je bestimmt haben, schlicht und einfach über Bord werfen.

Ich erlaube mir jetzt auch noch eine Bemerkung zur Kommissionsmotion der KVF. Ich muss sagen, meine persönliche Begeisterung hält sich auch für diese Motion sehr in Grenzen. Die bahnseitige Wertschöpfung des mit einer Höchstspannungsleitung gebündelten Projekts für eine Grimselbahn wurde im Rahmen der Erarbeitung der Botschaft des Bundesrates zum Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur geprüft. So antwortete der Bundesrat auf die Interpellation Rieder 18.4190, "Wie weit ist der Bundesrat mit der Erdverlegung der Hochspannungsleitungen in der Grimselregion?", zu diesem Thema, dass das volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis ungünstig sei, weshalb er das Projekt der zweiten Dringlichkeit zuwies. Man kann jetzt schon jede Studie infrage stellen, wenn man mit deren Resultaten nicht einverstanden ist. Es ist auch davon auszugehen, dass das Projekt bedeutend teurer würde als angenommen; man rechnet jetzt mit 1 Milliarde Franken. Das sind ganz klar finanzielle Mittel, die dann eben andernorts wiederum fehlen würden.

Auch die Annahme, dass 400 000 Menschen jährlich die Verbindung zwischen dem Goms und dem Berner Oberland benutzen würden, scheint mir schon sehr hoch gegriffen zu sein. Der Glacier-Express – touristisch wirklich einzigartig – zwischen dem Wallis und Graubünden kommt pro Jahr gerade mal auf 200 000 Menschen. Abgesehen davon sind das Wallis und der Kanton Bern bereits mit dem Lötschbergtunnel perfekt verbunden.

Ich habe nur deshalb keinen Ablehnungsantrag gestellt, weil mir diverse Mitglieder der KVF zugesichert und auch versichert haben, dass es hier wirklich nur um einen Prüfauftrag und um gar nichts anderes gehe. Rein inhaltlich gesehen müsste hier ein Kommissionspostulat vorliegen.

Schlussendlich hat aber auch der letzte Satz in der Stellungnahme des Bundesrates meine Befürchtungen ein bisschen beschwichtigt. Der Bundesrat schreibt da: "Die Annahme der Motion präjudiziert in keiner Art und Weise die Aufnahme in das nächste Ausbauprogramm." Da bitte ich Sie, Herr Bundesrat Rösti, dies zu bestätigen. Es ist für mich nicht zuletzt nur ein Gebot der Fairness, dass jetzt die Projekte priorisiert werden, die von langer Hand geplant und baureif sind, so wie unser Durchgangsbahnhof Luzern.

Noser Ruedi (RL, ZH): Bitte entschuldigen Sie, dass ich mich auch als Vertreter des Kantons Zürich zu diesem Thema äussere. Das mache ich in erster Linie, weil ich im Vorfeld ganz viele Journalistenanfragen bekam und die Journalisten automatisch davon ausgingen, dass man als Zürcher gegen dieses Projekt ist. Ich möchte hier im Rat doch auch noch einige andere Gedanken als nur regionalpolitische äussern. Ich darf das auch, weil ich auch ein flammender Befürworter des Durchgangsbahnhofs Luzern bin. Denn öffentlicher Verkehr ist schlussendlich ein Netzwerk. Wir kommen nicht darum herum, ein ganzes Netzwerk zu bauen, und ich gebe Frau Gmür-Schönenberger recht: Wir brauchen diesen Durchgangsbahnhof Luzern – dringend. Das sage ich sogar als Zürcher. Ich glaube, das habe ich in der letzten Debatte gesagt: Wir Zürcher werden vom Durchgangsbahnhof Luzern vielleicht mehr profitieren, als die Luzerner selber das meinen. Denn auch wir



stecken in überfüllten Zügen, wenn der Bahnhof keine durchgehenden Geleise hat. Das heisst: Es braucht dieses Bauwerk.

Nichtsdestotrotz gibt es aber auch noch ein paar andere Gedanken, die ich hier einbringen möchte.

Erstens bin ich überzeugt, dass es möglich sein muss, Chancen und Verbundaufgaben zu nutzen. Wenn wir ein Kabel verlegen, dann sollte es möglich sein, zu überlegen, ob man die Synergien nutzen kann. Ich rufe Herrn Bundesrat Rösti dazu auf, in seinem Departement dafür zu schauen, dass diese Synergien genutzt werden können. Wenn ich die Motion Rieder richtig verstehe, dann ist dieser Aufruf dort eigentlich enthalten. Es muss zeitlich synchron sein. Ich rufe Herrn Bundesrat Rösti aber noch zu etwas anderem auf. Ich finde es gut, wenn wir hier in diesem Saal die touristische Bedeutung dieses Tunnels betonen. Aber dann hat das auch etwas mit Tourismusförderung zu tun. Dann gehe ich davon aus, dass Sie mit Ihrem Bundesratskollegen Guy Parmelin reden gehen und fragen: Was kann denn die Tourismusförderung zur Finanzierung beitragen? Denn mit der Tourismusförderung machen wir auch Infrastrukturfinanzierung. In der Tourismusförderung werden pro Jahr über 100 Millionen Franken ausgegeben. Da hätte man also relativ schnell auch Amortisationsmöglichkeiten. Wenn wir von Synergien im Tourismus sprechen, so sehe ich diese sehr wohl, Frau Kollegin Gmür-Schönenberger. Luzern, Interlaken und Zermatt miteinander zu verbinden, ist für den Tourismusstandort Luzern wichtig und ist vielleicht auch für Zermatt wichtig. Das eröffnet neue Möglichkeiten, die man aufbauen kann. Aber das ist dann Tourismusförderung, die auch im Budget der Tourismusförderung angeschaut werden dürfte. Mindestens sollte es dann während einer gewissen Zeit keine Erhöhungsanträge geben, wenn man solche Dinge macht. Das wäre Verbunddenken. Das wäre mein erster Punkt.

Zweitens glaube ich, dass wir in den grossen Agglomerationen ein höchstes Interesse an einer dezentralen Bevölkerungsstruktur in der Schweiz haben. Es kann ja nicht sein, dass der Druck auf die Städte immer grösser wird. Wenn Sie eine dezentrale Bevölkerungsstruktur wollen, und das sage ich nicht zuletzt mit Blick auf meine Glarner Wurzeln, dann müssen Sie auch Infrastrukturprojekte in den Randregionen zulassen, die vielleicht einen anderen Business Case haben als solche an der Bahnhofstrasse in Zürich, an der Bahnhofstrasse in Genf – sie heisst dort zwar, glaube ich, Mont-Blanc-Strasse – oder in den Agglomerationen; das ist einfach so. Wenn Sie die gleichen Kriterien in der ganzen Schweiz gleich anwenden, dann werden die Agglomerationen immer besser dastehen. Wir brauchen diese Toleranz hinsichtlich der Randregionen, und ich stehe dazu, nicht zuletzt auch deshalb, weil ich weiss, dass in den Städten sehr viele Menschen heute kein Auto mehr haben und daher darauf angewiesen sind, im Bereich Tourismus mit dem öffentlichen Verkehr in die Ferien fahren zu können; das gehört ja dann auch dazu.

Ich möchte weiter noch auf Folgendes hinweisen: In der Schweiz wäre vermutlich kein einziger Tunnel gebaut

AB 2023 S 157 / BO 2023 E 157

worden, wenn man nur aufs Geld geschaut hätte. Nicht einmal der Gotthardtunnel, der 1882 eröffnet wurde, hatte einen Business Case, und trotzdem ist er eine der besten Investitionen, die je getätigt wurden. Ich mag mich noch an Kollege Duri Bezzola erinnern, als es um den Vereinatunnel ging. Da kämpften wir jahrelang um die Frage: Rentiert er, oder rentiert er nicht? Ich sage Ihnen einfach eins: Wenn Sie den Tunnel aus dem Blickwinkel des Unterengadins anschauen, dann sehen Sie, dass er überlebenswichtig ist. Da geht es nicht nur um Renditen; das ist die ehrliche Antwort. Heute, glaube ich, ist der Tunnel unumstritten, er ist da und mit der Kombination, die damals gefunden wurde, eine gute Lösung.

In dem Sinn verstehe ich die Motion Rieder in erster Linie dahingehend, dass es darum geht, dass diese terminliche Übereinstimmung stattfinden kann. Wenn die Motion der KVF-S das auch garantiert, dann ist das Problem ja gelöst. Ich bitte den Bundesrat, das etwas grosszügig anzuschauen. Die Infrastrukturprojekte, die wir in den Agglomerationen bauen oder nicht bauen können, haben sehr oft keine Budgetprobleme, sondern Bewilligungsprobleme. Es ist ja logisch: Ein Tiefbahnhof in Luzern ist eine Aufgabe, die sehr schwierig zu realisieren ist. Eine Zürcher-Oberland-Autobahn zu realisieren, hängt nicht am Geld, sondern an den Bewilligungen und an den Verfahren. Ein viertes Gleis am Stadelhofen zu bauen, hängt auch an den Verfahren und nicht nur am Geld. Das heisst, ich gehe davon aus, dass wir das budgetmässig hinkriegen.

In dem Sinn bitte ich Sie, den Prüfungsauftrag anzunehmen. Wenn der Bundesrat bestätigen kann, dass das terminlich machbar ist, wird vielleicht mein Kollege Rieder die Weisheit haben, seine Motion zurückzuziehen.

Herzog Eva (S, BS): Wir führen jetzt ja fast eine Debatte über die Verteilung der Mittel des BIF, wie es sich Kollege Michel gewünscht hat. Ich möchte den Reigen vervollständigen und Sie daran erinnern, dass es ein Projekt Bahnknoten Basel gibt, das auch Mittel braucht – ziemlich viele Mittel. Dessen Planung wurde schon einmal eingegeben, und es wurden dafür Mittel bereitgestellt, aber noch lange nicht so viele, wie wir brauchen. Kollege Salzmann möchte ich daran erinnern, dass die Mittel nicht unbegrenzt sind. Selbstverständlich gibt es



Konkurrenz. Aber darum geht es mir nicht.

Ich möchte Kollege Rieder dazu gratulieren, wie viel er mit seiner Motion erreicht hat. Aber ich möchte Sie jetzt doch alle auffordern, diese abzulehnen. Denn so, wie ich es verstanden habe, ist sein Anliegen in der Motion der KVF-S in einer Form enthalten, die es erlaubt, dass es auch zeitlich reicht. Er hat das BAV ja dazu gebracht, zu versprechen, sehr schnell zu planen und Resultate vorzulegen; dazu gratuliere ich ihm. Ich nehme mir ein Vorbild daran und versuche, es dann bei Projekten in meiner Region gleich zu machen. Ich unterstütze die Motion der KVF-S auch im Sinne von Frau Gmür, ich finde das vernünftig. Ich bitte Sie aber, die Motion Rieder abzulehnen.

Wicki Hans (RL, NW): Nach den Berichten der Presse am vergangenen Wochenende dürften meine Interessenbindungen bekannt sein. Ich erwähne sie hier aber gerne noch einmal. Als Präsident der Grimselbahn AG unterstütze ich dieses Projekt aus Überzeugung, weil es für zahlreiche Regionen einen grossen Mehrwert darstellen wird. In diesem Sinne vertrete ich die Regionen, die Trägerschaft, d. h. das Goms mit seinen Gemeinden, das Haslital mit seinen Gemeinden. Ich unterstütze mit meinem Engagement aber auch die verschiedenen Kantone wie Bern, Wallis, aber auch Nidwalden, die dieses Projekt über ein Jahrzehnt emotional und finanziell unterstützt haben. Zu guter Letzt unterstütze ich dieses Projekt, weil es für den Tourismus Schweiz in der Zukunft ein Vorzeigeprojekt sein wird, sodass die Leute in vierzig Jahren sagen werden: Das war eine gute Entscheidung für den Tourismus.

Kollege Noser hat es vorhin gesagt: Es könnte durchaus sein, dass es für jene, die nach Luzern kommen, eine Bereicherung ist, auch noch durch den Grimsel nach Zermatt zu fahren. Heute tun sie das eben nicht, weil es irgendwie nicht geht. Nichtsdestotrotz kann das Schmalspurnetz zwischen Graubünden, Wallis, der Innerschweiz und dem Berner Oberland bis zum Genfersee mit diesem Projekt dann verbunden werden. Das ist ein innovativer Ansatz, der sich in Form eines multifunktionalen Tunnels darstellt.

Jetzt kommen wir zum Problem, dem multifunktionalen Tunnel. Kollege Rieder hat es Ihnen bereits gesagt: Der Bundesrat hat 2017 eine Absichtserklärung unterzeichnet. Man will in Zukunft Infrastrukturprojekte bündeln, damit man die Ressource Boden nicht unnötig verschleudert. Ich denke, viele von Ihnen würden sagen, das sei okay – das finden wir sogar noch gut. Das UVEK hat das 2019 ebenfalls gesagt. Alle zuständigen Direktoren der Bundesämter des UVEK haben die Absichtserklärung unterschrieben. Sie haben gesagt, dass sie sich der Absichtserklärung des Bundesrates unterwerfen. Jetzt haben wir ein erstes solches Bündelungsprojekt, und es gibt ein grosses Hallo. Die Bundesämter wollen nicht von den Prozessen abrücken, die sie jahrzehntelang aufgebaut und verfeinert haben. Ich kann Ihnen ein Lied davon singen, was es heisst, wenn man von Bundesamt zu Bundesamt geschickt wird, weil niemand über das Gesamtprojekt entscheiden will.

Beim Gesamtprojekt ist es wie in der Familie oder im Staat: Man muss sich am schwächsten Glied orientieren. Das schwächste Glied hier ist das Zeitfenster des Projektes von Swissgrid. Swissgrid hat ganz andere Probleme. Swissgrid will diese Leitung schon seit Jahrzehnten ersetzen; ja, man müsste sie schon seit Jahrzehnten ersetzen. Jetzt kriegt Swissgrid eine Chance und sagt: Jetzt machen wir das aber auch, wir können nicht warten, bis das Parlament irgendwann einmal sagt, dass dieser Bahntunnel gebaut wird.

Das war die Angst bei uns von der Grimselbahn AG. Wir haben die Chancen grundsätzlich schon lange gesehen. Kollege Salzmann hat es gesagt: Das Parlament hat alpine Solaranlagen genehmigt; ich nenne nur Grengiols. Wie wollen Sie denn diese Energie, bei der Sie so stolz sind, dass Sie sie genehmigt haben, abtransportieren, wenn das Projekt von Swissgrid nicht umgesetzt wird? Mit der heutigen Leitung kann man das nicht tun, dessen müssen Sie sich bewusst sein. Also macht Swissgrid Druck – zu Recht und selbstverständlich, im Sinne des Landes – und will dieses Projekt umsetzen. Das ist unser Zeitfenster. Wenn wir das verpassen, müssen wir nicht mehr darüber sprechen, ob das Bahnprojekt eine Chance hat.

Ich erwähne aber noch ein Multifunktionsteil, das der Bundesrat möglicherweise noch nicht kennt, ich denke aber, dass er es vielleicht erahnt: Es gibt noch die Möglichkeit einer Erweiterung dieses Projekts mit Gasspeichern. Es geht eine Transitleitung durch, und Sie könnten sich dort – ich würde fast sagen: zu einem Schnäppchenpreis – einen Gasspeicher bauen. Darum, dass Sie das getan haben, werden Sie alle Ihre Nachfolger im Bundesrat beneiden.

Nutzen wir doch jetzt die Chance. Lassen wir den Worten, die der Bundesrat und das UVEK geäussert haben, auch Taten folgen, und geben wir dem Bündelungsprojekt eine Chance. In diesem Sinne freut es mich, dass der Bundesrat die Kommissionsmotion unterstützt. Damit die Vision aber eine Chance erhält, muss das Projekt in den kommenden Jahren finalisiert werden. Konkret müssen deshalb die Gelder für die Projektierungsarbeiten umgehend – umgehend! – an die Hand genommen und freigegeben werden; das ist sehr wichtig, damit man dieses Zeitfenster nutzen kann. Das ist auch Sinn und Zweck dieses Vorstosses. Um die Synergieeffekte mit dem Verkabelungsprojekt erfolgreich nutzen zu können, muss der ambitionierte Zeitplan, der durch das



Swissgrid-Projekt vorgegeben wird, auch eingehalten werden können.

Ich betone diesen Aspekt ganz speziell, Sie haben es in der Vergangenheit auch ab und zu gehört: Bei diversen Prozessen gibt es diesbezügliche Schwierigkeiten. Oft hören wir die Klage, wonach bestimmte Eisenbahnprojekte zeitlich im Verzug seien und zudem teurer zu stehen kämen. Die Gründe dafür kann ich jetzt auch nicht aufzählen, denn ich bin kein Hellseher, aber ich habe meine Befürchtungen und meine Erfahrung: Die Gründe dafür liegen nicht immer nur bei der Projektleitung. Die Kontrollgremien leisten vermutlich auch ihren Beitrag dazu. Wenn beispielsweise die notwendigen Studien vorliegen, die selbstverständlich immer unter

AB 2023 S 158 / BO 2023 E 158

Kontaktaufnahme und Miteinbezug der entsprechenden Kontrollgremien gemacht wurden, dann möchte man sie plötzlich doch wieder eingehender prüfen und darüber beraten und dann erst entscheiden. Anschliessend fordert man eine Umsetzungsvereinbarung, und es dauert noch Monate, bis man diese 100 000 Schweizerfranken wieder ausgeben kann. Das zieht die Projekte automatisch etwas in die Länge. Währenddessen, das ist das Tragische, ruht die Planungsorganisation. Jetzt komme ich wieder auf den Preis dafür zu sprechen: Das hat dann die Konsequenz, dass die Planungsorganisation heruntergefahren werden muss, und das verursacht Kosten. Man wartet, und dann muss sie wieder hochgefahren werden, und das gibt wieder Zusatzkosten. Nach eineinhalb Jahren jammert man darüber, dass das Projekt zeitlich verzögert worden ist und die Kosten in die Höhe geschneit sind.

Genau das gleiche Problem, Kollegin Gmür-Schönenberger, haben wir mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Der leidet im Moment genau unter diesem Problem. 2026 will man uns dann sagen: "Ihr seid ja gar noch nicht reif hinsichtlich des Durchgangsbahnhofs Luzern." Aber der Ursprung liegt im Heute; heute soll ein Planungsstopp initiiert werden, damit dann 2026 dem Parlament gesagt werden kann: Der Durchgangsbahnhof Luzern ist noch nicht dabei. Übrigens, damit ich da auch noch korrekt bin – ja, Sie hören mein engagiertes Votum für den Durchgangsbahnhof Luzern -: Ich bin Präsident des Komitees für den Durchgangsbahnhof Luzern. Aber das tut nichts zur Sache; dort kämpfe ich auch für die Region.

Grundsätzlich wird nicht nur beim Durchgangsbahnhof Luzern seit fünfzehn Jahren seriös geplant, sondern, ich darf das hier auch sagen, Kollegin Gmür-Schönenberger, es wird auch beim Grimseltunnel seit über zehn Jahren seriös geplant. Unser Projekt ist auch von langer Hand geplant und übrigens beinahe schon baureif. Aus diesem Grund muss ich sagen, dass wir jetzt zum eigentlichen Problem der beiden Motionen kommen. Wir haben ja entschieden, beide Motionen gemeinsam zu diskutieren. Deshalb nehme ich mir die Freiheit heraus, noch kurz etwas zu den Unterschieden der Motionen zu sagen.

Der Unterschied der Motion Rieder zur Motion der KVF-S liegt einzig und allein darin, dass Kollege Rieder das Zeitfenster dieses Bündelungsprojektes optimal nutzen will. Das heisst: Ab sofort müssten Swissgrid und Grimselbahn gemeinsam ein Projekt planen. So könnte man die Synergiepotenziale optimal nutzen. Mit der Kommissionsmotion haben wir nun die Sicherheit, dass erstens – so zumindest steht es in der Motion, und ich gehe angesichts der Unterstützung des Bundesrates auch davon aus – die Planungsgelder freigegeben werden. Zweitens kann das Zeitfenster eingehalten werden, weil Swissgrid warten muss, bis das Parlament eine Entscheidung zum Grimseltunnel getroffen hat.

Somit ist klar, dass beide Motionen das Zeitfenster einhalten. Allerdings können die Synergiepotenziale bei der Kommissionsmotion nicht mehr vollständig ausgeschöpft werden. Das heisst: Nach einer etwaigen Annahme der Kommissionsmotion werden sowohl Swissgrid mit ihrem Projekt wie auch die Grimselbahn mit einem kombinierten Projekt weiterplanen, um dann am Schluss hoffentlich beide Projekte zu einem Projekt vereinen zu können. Dazwischen gehen aber Planungsgelder verloren, und das ist im Grunde das Unschöne an dem Projekt.

Stellen Sie sich einmal vor, Sie müssten diese Planung mit eigenem Geld bezahlen – was würden Sie tun? Ich befürchte, Sie würden keine zwei Planungen finanzieren, um in fünf Jahren letztlich irgendein Projekt durchzuführen. Stattdessen würden Sie sich heute entscheiden. Genau das will Kollege Rieder, er will, dass man sich heute für dieses Bündelungsprojekt entscheidet. Ich kann aber selbstverständlich und sehr gut nachvollziehen, dass man bei den allgemeinen Infrastrukturausbauprojekten die Prozesse einhalten und den Entscheid im Jahr 2026 fällen will. Damit liegt es auf der Hand, d. h., das Parlament kann 2026 entscheiden, und das finde ich eine gute Sache.

Aus diesem Grund bitte ich Sie: Gefährden wir die Errungenschaften im demokratisch legitimierten Infrastrukturausbau jetzt nicht und geben wir auch Randregionen eine Hoffnung. Schaffen wir also gemeinsam die Grundlage, um das visionäre Bündelungsprojekt von Strom und Bahn so weit ausbauen zu können, dass im Parlament im Jahr 2026 mit guten und ausreichenden Informationen über eine Umsetzung beraten werden kann.



Gmür-Schönenberger Andrea (M-E, LU): Eine Korrektur erlaube ich mir bezüglich des Votums von Kollege Wicki: Der grosse Unterschied zwischen der Motion Rieder und dieser Kommissionsmotion ist eben, dass die Motion Rieder ganz klar einen Finanzierungsbeschluss will, und das geht nicht. Wir alle haben ein grosses Herz für die Randregionen. Aber wir können, wie ich bereits gesagt habe, nicht sämtliche Regeln über den Haufen werfen, sondern wollen hier einen Prüfauftrag erteilen, sodass die Chancen des Projekts für eine Grimselbahn genutzt werden können.

Ich danke Ihnen für die Ablehnung der Motion Rieder.

Rösti Albert, Bundesrat: Der Bundesrat steht unverändert für Bündelungsprojekte ein und will deren Chancen nutzen. Die Grimselbahn bietet eine solche Chance. Es wäre ein erstes Projekt zur Bündelung. Wie Herr Wicki sagt, wäre es sogar denkbar, dreifach zu bündeln, also die Stromleitung, die Grimselbahn und ein Gasspeichernetz. Wir wollen das Ganze dann aber nicht überstrapazieren. Ich kam, das wurde auch bereits erwähnt, mit der Gasbranche zusammen. Hier geht es aber vorerst prioritär um die Bündelung der Stromleitung, also des Übertragungsnetzes, und der Grimselbahn. Die Chancen sollen hier auch aus Sicht des Bundesrates bestehen bleiben. Das Projekt würde sich auch in eine eben gestern im Nationalrat angenommene Motion eingliedern, die sagt, man müsse im Freizeitverkehr verstärkt den ÖV fördern, weil gerade auch in den Berggebieten die Strassen meist überbelastet sind; das nur als kleiner Hinweis.

Ich verstehe natürlich auch die Sicht der Region gut. Wir werden diese Region gerade aufgrund von Projekten aus meinem Departement sehr stark strapazieren. Die Erhöhung der Grimselstauwand und das Trift-Projekt – das ist etwas entfernt, aber halt in der gleichen Region – werden für die Sicherung der Stromversorgung und die in Zukunft nötigen Speicher zentral sein. Der Bundesrat hat deshalb die Kommissionsmotion zur Annahme empfohlen, ohne damit aber, wie auch erwähnt wurde – und ich wurde gebeten, das hier zu wiederholen –, ein Präjudiz zu schaffen. Vielmehr soll sichergestellt werden, dass die Chancen genutzt werden können. Es soll nicht wegen unterschiedlicher Planungsprozesse plötzlich gesagt werden, dass das Übertragungsnetz nun so dringlich sei, die Grimselbahn mit der Projektierung aber nicht bereit, sodass das Projekt rausfallen müsse. Diesen Vorwurf könnten wir uns nicht erlauben.

Der Bundesrat hat deshalb im Februar den Sachplan Übertragungsleitungen so verabschiedet, dass zwei Korridore für die Planung der Übertragungsleitung festgelegt wurden, einer mit und einer ohne Bahn. Es ist ganz wichtig, dass diese Planung durchgeführt wird, weil für die ganze Stromversorgungssicherheit einfach wichtig ist, dass diese Leitung spätestens 2040 fertiggestellt ist und die Netzstabilität so auch sichergestellt werden kann. Es ist ebenso wichtig, dass die Planung der Grimselbahn rechtzeitig fertiggestellt ist.

Der Sachplan Übertragungsleitungen ist also bereit und koordiniert. Jetzt geht es darum, auch die Planung der Bahn richtig aufzugleisen. Mit der Motion 23.3010 der KVF-S ist das eigentlich der Fall. Es ist kein Präjudiz, da Sie noch zweimal darüber entscheiden können. Der Bundesrat empfiehlt Ihnen, die Motion 23.3010 anzunehmen. In diesem Fall wird etwa im August eine Standortbestimmung über den Stand des laufenden Ausbaus sowie verschiedener anderer Projekte wie des Vollausbaus des Lötschberg-Basistunnels gemacht. Dort werden auch die Projektierungskosten ausgewiesen. Wenn es, wie beantragt, durch das Parlament geht, kann der Bundesrat dann auch gleich die Projektierungskosten freigeben. Jene, die kritisch eingestellt sind, können das dann bei der Gelegenheit nochmals überprüfen.

2026 kommt dann der nächste Ausbauschritt: Wir gehen davon aus – das BAV wird sich dafür einsetzen –, dass die Projektierung der Grimsel bis dahin abgeschlossen ist. Wir

AB 2023 S 159 / BO 2023 E 159

gehen davon aus, dass wir die Kosten überprüft haben und Risiken und Chancen darlegen können. Dann kann sich das Parlament entscheiden, ob es den Grimseltunnel will oder nicht. 2027 könnte dann rechtzeitig mit dem Bau gestartet werden, zumal die Übertragungsleitung den zeitgerechten Baubeginn erfordert. Von daher und mit dieser Begründung empfiehlt Ihnen der Bundesrat auch, die Motion Rieder 22.4121 abzulehnen – ich glaube, sie diene unter anderem dem Anstoss dieser Koordinierung. Es wäre ein gewisses politisches Risiko, sie isoliert vor das Parlament zu bringen. Wir können Ihnen aber versichern, dass die Prozesse koordiniert werden.

Der Bundesrat hat die Diskussion, wie sie hier intensiv geführt wurde, auch in seinem Gremium intensiv geführt. Er ist klar der Meinung, dass diese Koordination zwar nötig ist, sie aber noch keinen Entscheid für die Bahn darstellt; dieser Entscheid ist dann möglich, wenn die notwendigen Überprüfungen stattgefunden haben. Weiter habe ich das Anliegen von Herrn Engler aufgenommen. Bei der Zusammensetzung des Ausbauprogramms ist die Kosten-Nutzen-Analyse für uns natürlich ein wichtiger Bestandteil. Das wird auch bei der Grimselbahn der Fall sein. Deshalb gilt es, diese Kosten zu überprüfen. Am Schluss ist es aber dann doch ein



politischer Prozess, in dem verschiedene Projekte gegeneinander abgewogen werden können. Von daher kann man schon auch politisch für innovative, vielleicht etwas anders gelagerte Projekte entscheiden. Im Ausbauprogramm stehen sie dann aber natürlich in Konkurrenz zu anderen Projekten. Hierzu möchte ich einfach anfügen: In dem Sinne sind der Bahnhof Luzern, aber auch der Knoten Basel zwar schon Projekte, die um Mittel konkurrieren, doch direkt vergleichbar sind sie nicht. Ich möchte hier deklarieren, dass diese Projekte für uns und die gesamte Sicherung der Verkehrsleistung in der Schweiz natürlich zentral sind, und ich möchte das auch nicht direkt gegeneinander abwägen. Wir haben ja dann noch die Interpellationen dazu.

Herr Noser hat noch – das habe ich ebenfalls gehört und nehme es gerne entgegen – das übergreifende Denken erwähnt. Sobald wir die Kosten und das Ausbauprogramm kennen, können wir uns auch mit der Frage befassen, ob wir die Tourismusförderung brauchen. Im Moment gehe ich einmal davon aus, dass wir das aus dem BIF finanzieren sollten, weil die anderen Mittel in der Regel halt doch knapp sind. Das ist aber eine Frage, die man im Falle, dass es kritisch werden sollte, sicher diskutieren könnte. Ich würde das dann auch mit meinen Kolleginnen und Kollegen anschauen.

Gestützt auf diese Ausführung bitte ich Sie namens des Bundesrates, die Motion der KVF-S anzunehmen und die Motion Rieder abzulehnen.

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Das Wort zur Motion 22.4121 hat noch einmal Herr Rieder.

Rieder Beat (M-E, VS): Der Grimselgranit ist härter als mein Kopf. Ich weiss auch, wann die Ziele erreicht sind. Ich bin sehr froh, dass der Bundesrat dem Ständerat dargelegt hat, dass die Grimselregion eine der Hauptbatterien für die Energieversorgungssicherheit der Schweiz darstellt, ohne deren Energie weder der Durchgangsbahnhof Luzern noch der Bahnhof Basel betrieben werden können. In diesem Sinne ziehe ich meine Motion zugunsten der Kommissionsmotion zurück.

23.3010*Angenommen – Adopté***22.4121**

Präsidentin (Häberli-Koller Brigitte, Präsidentin): Herr Rieder hat die Motion zugunsten der Motion 23.3010 zurückgezogen.

Zurückgezogen – Retiré