



## **Botschaft**

### **zum Beschlussentwurf über die Vergabe eines bedingt rückzahlbaren Darlehens für die Erneuerung der Standseilbahn Siders – Montana - Crans**

---

#### **Der Staatsrat des Kantons Wallis**

an den

#### **Grossen Rat**

Sehr geehrter Herr Präsident des Grossen Rates  
Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete

Wir beehren uns, Ihnen die Botschaft zum Beschlussentwurf über die Vergabe eines bedingt rückzahlbaren Darlehens<sup>1</sup> zur Erneuerung der Geleise der Standseilbahn Siders – Montana – Crans, auf dem Gebiet der Gemeinden Siders, Noble Contrée und Crans-Montana, zu unterbreiten.

#### **1. Allgemeine Informationen und Projektziele**

Die über hundertjährige Standseilbahn, die Siders mit dem Tourismusort Crans-Montana verbindet, fährt auf dem Trassee und den Geleisen aus dem Jahre 1911, ihrem Erbauungsjahr. Nach einer Betriebszeit von über 110 Jahren hat die Bahn das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und ist dringend erneuerungsbedürftig. Die Geleise sind abgenutzt und in ihrer Substanz angegriffen. Die Auswechslung der Geleise ist das Hauptziel.

Umfang der Bauarbeiten:

- Erneuerung der Strecke von Siders SMC bis Montana Gare (Schienen und Gleisstruktur);
- Auswechslung der beiden Seilbahnwagen;
- Auswechslung der Steuerung;
- Nachrüstung der elektromechanischen Elemente;
- Neugestaltung des Bahnhofs Siders;
- Neugestaltung des Bahnhofs Montana;
- Überdachung des Perrons der Haltestelle Bluche-Randogne;
- Ersetzung der Brücke Pont de la Bonne-Eau.

Da die Bergstation auf 1470 m liegt, ist die Betriebsbereitschaft der Bahn im Winter wetteranfällig, vor allem bei Schnee. Die heutigen Schienen liegen direkt auf dem Schotter oder auf einem Betonunterbau auf. Deshalb werden die Laufrollen, welche das Seil führen (insgesamt 1026 zwischen Siders und Montana), bei starken Schneefällen oder bei Tauwetter (Nachtfrost) oft blockiert, was zu Betriebsunterbrüchen führt. Für den Abschnitt von der Ausweiche Vanire bis Montana Gare sieht das ausgewählte Konzept deshalb einen rund 70 cm hohen Leerraum unter den Laufrollenkästen vor. Durch diese schneefreien Räume können die Einsatzbereitschaft und die Zuverlässigkeit des Betriebs markant gesteigert werden.

Um auch eine Verringerung der Lärmemissionen zu erreichen, werden die folgenden Elemente eingebaut:

- Vergrösserung der Spurbreite auf eine sog. Normalspur von 1400 mm. Damit lässt sich die Zahl der Laufrollen verringern, was deren Neigung und Positionierung verbessert (reduzierte Seilreibung);
- Ersetzung von Stahlkonstruktionen durch Beton;
- Auswechslung der heutigen Zug- und Gegenseile durch Seile des vibrationsarmen

---

<sup>1</sup> zinslos

Typs Performa;

- Fahrbetrieb mit zwei neuen Wagen;
- Befestigung der Schienen auf vibrationsabsorbierenden Bauteilen (des Typs Kölner Ei und Vossloh), wodurch die Lärmemissionen verringert und der Benutzerkomfort erhöht wird;

Derzeit steigen die Passagiere im Bahnhof Montana auf demselben Perron ein und aus, was für die Lenkung der Passagierflüsse nicht ideal ist. Ziel ist es, auf der Ostseite der Schienen einen zweiten Perron zu bauen (heutige Strukturen unangemessen). Die so gewonnene Breite ermöglicht es, den vorhandenen Lift zu nutzen, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität, das Ein- und Aussteigen der Passagiere zu beschleunigen und so die Standzeiten der Wagen zu verkürzen und die Kadenz zu erhöhen. In den Bahnhöfen Montana und Siders werden auch automatische Perrons installiert.

Die Infrastrukturen werden gemäss den Normen der Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (BehiG) ausgeführt.

Im Rahmen des Programms ESöV 2050 genehmigte das Bundesamt für Verkehr ein Pilotprojekt für die Rückgewinnung, Speicherung und das Management der Anlagenenergie (Bestellnr. 0780000820). Dieses Projekt besteht darin, die Bremsenergie zurückzugewinnen, was es ermöglicht, die Nutzung zu steuern und die gespeicherte Energie dann zu verwerten, wenn es am effizientesten ist (höchstbelastete Zeiten, Deckung von Verbrauchsspitzen). Vervollständigt wird das Projekt dadurch, dass der Betrieb der Anlage mit zertifizierter Walliser Wasserkraft versorgt wird. Ziel ist es, die Anlage mit Energie zu betreiben, die zu 100% erneuerbar und emissionsfrei ist. Dieses Projekt wird parallel zur Anlagenerneuerung (Schnittstelle Hilfsmotor, Antriebsrad) ausgeführt.

## **2. Zwischenhaltstellen und Einsprachen**

Generell führt die SMC heute pro Stunde einen Direktkurs (Fahrzeit 12 Minuten) und einen Bummlerkurs (Fahrzeit 20 Minuten), der alle Zwischenhaltstellen bedient, durch. Der von den Bestellern der Regionalverkehrs, dem BAV und dem Kanton, gewünschte Fahrplan sieht 3 Direktkurse pro Stunde vor. Die Feinerschliessung der Talflanke wird durch einen Ausbau des Busnetzes gewährleistet. Die Attraktivität der SMC als schnellere Zufahrt zu Crans-Montana als die Strasse und mit einer erhöhten Kadenz wird hervorgehoben.

Diese Betriebsweise mit Direktkursen wurde im Plangenehmigungsverfahren nach Seilbahngesetz (SebG, SR 743.01) rein informativ erwähnt. Daraufhin schlossen sich einzelne Anwohner zusammen, um Einsprache gegen die Erneuerung der SMC zu erheben, aus Sorge um eine vermeintlich absehbare Einstellung der Bedienung der Zwischenhaltstellen. Das Erneuerungsprojekt ist jedoch vollkommen unabhängig vom gewünschten Fahrplan. Fahrplanänderungen unterliegen den Bestimmungen der Fahrplanverordnung (FPV, SR 745.13). Das BAV hat die Einsprachen per Teilentscheid vom 23. April 2021 abgewiesen.

Da die Infrastruktur der Zwischenhaltstellen erhalten bleibt, werden in Zukunft sämtliche Varianten der Fahrplangestaltung erhalten bleiben. Je nach Entwicklung der Bedürfnisse möchte der Kanton die Einführung von vier Bummlerkursen (je zwei am Morgen und am Abend) prüfen, welche die relevantesten Haltstellen bedienen.

## **3. Kosten und Finanzierung**

Die Projektkosten werden auf einen Gesamtbetrag von CHF 23'900'000.- (o. MWST) geschätzt und folgendermassen aufgeteilt.

- Tiefbau	CHF	5'316'568.-
- Brücken	CHF	440'437.-
- Bahnhof Montana	CHF	632'356.-

- Bahnhof Siders	CHF	472'369.-
- Falaise de la Vanire	CHF	200'000.-
- Elektromechanik und Wagen	CHF	8'356'020.-
- Bahnbau	CHF	6'790'000.-
- Andere Positionen	CHF	1'692'250.-
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>23'900'000.-</b>

Finanziert werden soll das Investitionsprogramm zu 50 % aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), zu 35 % aus einem bedingt rückzahlbaren Darlehen des Kantons Wallis und die verbleibenden 15 % aus einer Anleihe auf dem Kapitalmarkt.

- Total projektierte Investitionen (o. MWST)	CHF	23'900'000.-
- Finanzierung à fonds perdu durch den Bund 50 %, Bahninfrastrukturfonds (BIF)	CHF	11'950'000.-
- Bedingt rückzahlbares Darlehen des Kantons Wallis 35 %, (GöV, 740.1, Art. 6)	CHF	8'365'000.-
- Eigenmittel	CHF	2'020'000.-
- Anleihe auf dem Kapitalmarkt	CHF	1'565'000.-

Die Abschreibungen und Rückzahlungen von Darlehen und Krediten werden bei der Berechnung der Abgeltung berücksichtigt, welche das künftige Betriebsdefizit der Linie deckt. Sichergestellt wird die Abgeltung durch den Bund (63 %) und den Kanton (37 %). Die Gemeinden beteiligen sich am Anteil des Kantons gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV). Somit tragen der Bund und die Gemeinden zur Rückzahlung des vom Kanton gewährten Darlehens bei.

Finanzierungen à fonds perdu sind per Definition nicht rückzahlbar. Sie werden direkt abgeschrieben, was vorteilhaft für die Bestimmung der jährlichen Abgeltung ist.

#### 4. Rechtsgrundlage für die Finanzierung

Auf Bundesebene unterliegt die Finanzierung für à fonds perdu Investitionen den Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (BIFG 742.140) und beruht insbesondere für Seilbahnen auf der Botschaft über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Eisenbahninfrastruktur in den Jahren 2017–2020 vom 18. Mai 2016 (816.040, Kapitel 1.6.4), in dem es heisst: «*Seilbahnen sind gemäss Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006 für die Infrastrukturfinanzierung den Eisenbahnen gleichgestellt. Da aber Seilbahnen keine Spartenentrennung in Infrastruktur und Verkehr kennen und sich auch die Anlagen selbst nicht aufteilen lassen, wurde in der KPFV bestimmt, dass 50 Prozent der Gesamtinvestition in eine Seilbahnanlage als Infrastruktur gelten und aus dem BIF finanziert werden können*».

Auf kantonaler Ebene ergibt sich der Beitrag aus Art. 6 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV 740.1): «*Art. 6 Investitionsbeiträge: Gemäss Bundesrecht gewährt der Kanton Darlehen und Finanzhilfen für die Finanzierung von Investitionen der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs. Als Investitionen gelten namentlich Bauten, Ersetzungen und Ergänzungen von Anlagen und Einrichtungen und Anschaffungen von Fahrzeugen, welche dazu bestimmt sind: a) die Wirtschaftlichkeit und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen; b) die Sicherheit des Betriebs sicherzustellen und zu verbessern; c) den Behinderten den Zugang zu erleichtern*».

Die Gewährung eines Kredites für ein bedingt rückzahlbares Darlehen in der Höhe von CHF 8'365'000.- (o. MWST) fällt in die Zuständigkeit des Grossen Rates.

## 5. Schlussbemerkungen

Dieses Projekt stellt für die nächsten 80 Jahre eine angemessene und effiziente Verbindung zwischen Talebene und Gebirge sicher. Ausserdem handelt es sich um ein elektrisches Verkehrsmittel, das als solches den von der Walliser Agenda 2030 propagierten Dekarbonisierungszielen entspricht.

Somit schliessen wir mit der Bitte, den vorliegenden Beschlussentwurf zu genehmigen und entbieten Ihnen, sehr geehrte Frau Präsidentin des Grossen Rates, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung und empfehlen Sie, samt uns, dem Machtschutze Gottes.

Sitten, den

Der Präsident des Staatsrates: **Frédéric Favre**  
Der Staatskanzler: **Philipp Spörri**

Anhang: Situationsplan

Situationsplan

