

# Rückenwind für Grimseltunnel

Von einem Tunnel durch die Grimsel würde das Wallis nur profitieren. Das sagen die Befürworter des Projekts. Nun spricht sich auch der Staatsrat dafür aus.

Rebecca Schüpfer

Durch die Grimsel soll bald schon ein Multifunktions-tunnel führen. Darin untergebracht die Bahnlinie und eine Hochspannungsleitung. Für das Projekt gab es in der Vergangenheit Befürworter und Gegner. Nun liess der Walliser Staatsrat am Freitag verlauten, dass auch er für den Bau eines solchen Tunnels ist.

Wie er in einer Mitteilung schreibt, soll die heutige sowie künftige Stromversorgung sichergestellt werden. Mit diesem Projekt sei dies realisierbar. Zudem liesse sich mit dieser innovativen Lösung auch eine Lücke im Schweizer Bahnnetz schliessen, wodurch sich im ganzen Alpenraum Perspektiven für die Entwicklung von Tourismus und Wirtschaft auf-täten. Das Haslital und das Goms würden mit dem Tunnel verbunden.

Im Verwaltungsrat der Grimselbahn AG sitzt Ständerat Beat Rieder. Er sagt: «Es ist ein gutes Zeichen, dass der Walliser Staatsrat diesem Pilotprojekt endlich die notwendige Rücken-deckung gibt.» Ein weiterer wintersicherer Zugang wäre garantiert, so Rieder. Für die Region wäre es ein Gewinn. «Die Höchstspannungsleitung über die Grimsel würde verschwinden und in den Tunnel versetzt.» Der multifunktionale Tunnel sei eine einmalige Chance, die das Wallis so schnell nicht mehr bekäme.

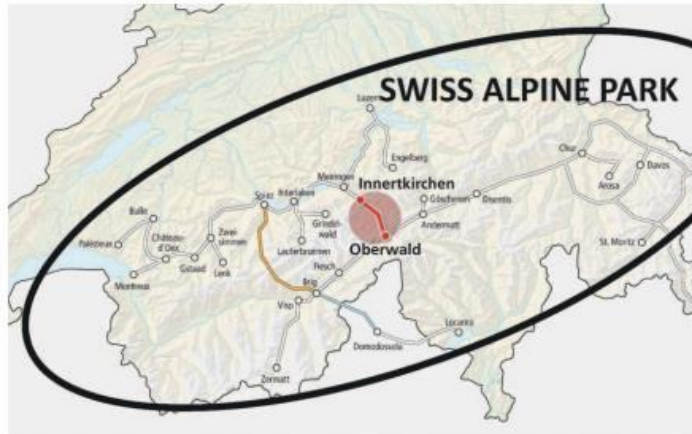
Die Hochspannungsleitung über die Grimsel ist fester Bestandteil des Projekts «Strategisches Netz 2025» des Bundes. In dessen Rahmen, und um die landesweite Stromversorgung

sicherstellen zu können, muss Swissgrid die Hochspannungsleitung auf einer 27 Kilometer langen Strecke zwischen Innertkirchen im Kanton Bern und Ulrichen verstärken. Darin sieht die Grimselbahn AG eine noch nie da gewesene Chance. Das Goms sei bereits genug mit Stromleitungen eingedeckt, sagt Rieder.

Wie der Walliser Staatsrat schreibt, sei die Realisierung eines solchen Projekts eine grossartige Chance für das Wallis, mit einer Vielzahl an positiven Folgewirkungen sowohl für die Wirtschaft und den Tourismus als auch für die Mobilität und die Landschaftserhaltung. «So könnten an der Grimsel 121 Strommasten abgebaut werden, von denen 34 auf dem Boden von Naturschutzgebieten von nationaler Bedeutung stehen.» Und indem der Grimsel-Bahntunnel das Berner Oberland mit dem Goms verbindet, würde er die Erreichbarkeit dieser Berggebiete erheblich verbessern. Er würde ein attraktives Tourismusangebot schaffen, so zum Beispiel Direktzüge zwischen Montreux und St. Moritz oder zwischen Zermatt und Luzern beziehungsweise Interlaken.

Gegenwärtig dauern die technischen Prüfungen der verschiedenen Varianten noch an. Danach wird der Bundesrat über die Wahl der Linienführung und der Technologie zu befinden haben. Sollte er sich für das Multifunktions-tunnel-Projekt entscheiden, dürfte man mit einer Tunnelöffnung bis 2033 rechnen.

Die Idee eines Grimsel-tunnels ist nicht neu. Bereits seit



Der Zusammenschluss der Schmalspurbahnen mit dem Grimseltunnel würde dem Berggebiet neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen. Bild: zvg

150 Jahren kam das Projekt in unregelmässigen Abständen immer wieder zur Sprache. Mit den Erneuerungsplänen der Stromleitung bekam das Projekt wieder eine neue Dynamik. Als eine von drei Varianten bietet sich die Lösung mit dem multifunktionalen Tunnel von Oberwald nach Innertkirchen an, in den die Stromkabel verlegt würden. Die Tunnelvariante ist allerdings teurer. Die Investitionskosten belaufen sich auf rund 600 Millionen Franken. Wie die Aufteilung der Kosten zwischen Grimselbahn AG und Swissgrid aussieht, ist derzeit noch unklar. 400 Millionen Franken wird wohl über Swissgrid finanziert. Danach blieben noch 200 Millionen. Das Projekt müsste demnach auch

zum Teil vom Bundesamt für Verkehr finanziert werden.

Gegner argumentierten in der Vergangenheit immer wieder mit den Kosten. Beat Rieder sagt darauf: «In den letzten 20 Jahren haben wir eine halbe Milliarde Franken nach Afghanistan geschickt. Das Resultat sehen wir nun. Es ist gleich null.» Beat Rieder plädiert dafür, auch im Inland zu investieren und entsprechend denjenigen Regionen unter die Arme zu greifen, die benachteiligt würden.

Nachdem die Walliser Regierung zugestimmt hat, hoffen die involvierten Parteien nun auf die Berner Regierung. Auch diese sollte dem Projekt zustimmen. Würde sie das Projekt aber ablehnen, wäre dies für das Projekt

wohl ein herber Rückschlag. Ansonsten stünden die Chancen gut.

Erst vor zwei Wochen stimmte die Generalversammlung der Interessengemeinschaft Grimselbahn dem Fusionsvertrag mit der IG Golden Pass einstimmig zu. Aus den beiden Interessengemeinschaften entstand neu die «IG Grimseltunnel - Zusammenschluss der Schmalspurnetze». Gerhard Fischer, alt Präsident der IG Grimselbahn und neuer Präsident der IG Grimseltunnel, sagte: «Die Fusion stärkt die neue IG Grimseltunnel», sagte er. Die neue IG zähle nun über 1000 Mitglieder und könnte die Lobbyarbeit verstärken. Auch die Finanzen würden durch die Fusion verbessert.