

Der Pioniergeist der Väter

Der Mut für zukunftsträchtige Würfe hat den Bedenkenträgern Platz gemacht.

Für den Bau der Bahnstrecken Visp-Zermatt (1888-1891) und Brig-Gletsch (1911-1914) brauchten unsere Vorfahren vor weit über 100 Jahren (!) gerade mal drei Jahre. Angesichts der erforderlichen Kunstbauten und der damaligen Gerätschaften eine ungläubliche Leistung.

In dieser Zeit schaffen wir heute nicht einmal eine Kosten-Nutzen-Analyse oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Strecke Zermatt-Gornergrat (1896-1898) wurde gar nur in zwei Jahren realisiert. Über 1000 Arbeiter standen dafür in der kurz bemessenen Bauzeit während der Sommermonate gleichzeitig im Einsatz. Das war noch Power.

Niemand sah dieses gigantische Meisterwerk im Hochgebirge als zwingende Investition an. Noch weniger war das bei der 1912 eröffneten Jungfraubahn mit einem 9 km langen Stollen durch Eiger und Mönch hindurch auf den «Top of Europe» der Fall. Die Werke wurden wider alle technischen und finanziellen Herausforderungen realisiert. Entschlossen,

dynamisch, zukunftsgläubig. Heute diktieren die Zauderer und Bedenkenträger.

Gornergrat und Jungfraujoch zählen bis heute zu den grossartigsten touristischen Angeboten der Schweiz. Sie generieren für die Stationen an ihrem Fuss alljährlich Millionen.

In der Debatte zum Grimseltunnel vermisste ich letzte Woche das Unternehmertum von damals. Der Politik droht der Pioniergeist, der Gestaltungswille, die Umsetzungskraft abhandenzukommen. Es steht die Frage im Raum, ob wir die Eisenbahnpolitik unserer Väter weiterhin aktiv gestalten können – oder nur noch als Vergangenheit verwalten wollen.

Am Grimseltunnel wird sich das zeigen. Die Bahnverbinding schafft für zwei benachteiligte Regionen neues Potenzial. So wie das in der Vergangenheit bei jedem grossen Werk der Fall war. Oder hinterfragt heute noch jemand – trotz aller Kosten – den Wert und Nutzen von Furka- und Vereintunnel, von den Basis-

tunnels an Lötschberg, Gotthard und Ceneri?

Eine Grimselbahn gibt dem Lebensraum unterversorgter Tal-schaften eine langfristige Perspektive. Die ganzjährige bahntechnische Erschliessung gibt den dortigen Bewohnern etwas zurück für die Entbehrungen und Leistungen, die sie im Interesse des ganzen Landes erbringen. Ohne Einsprachen und Verhinderungstaktik, ohne Murren und hohle Hand tragen sie über Jahre die Belastungen von Grossbaustellen wie Trift, Grimsel und hoffentlich auch einmal Gren-giols mit. Solidarisch im Dienste der Eidgenossenschaft, die aus diesen Kerngebieten künftig rund einen Achtel des ganzen Strombedarfs beziehen können.

Die Chance zur Realisierung bietet sich jetzt. Die Swissgrid wird den Stollen durch den Granit des Grimselmassivs – ob mit oder ohne Bahn – eh bohren. Sie will ihre neue Starkstromleitung aus dem Wallis ins Mittelland in besserer Versorgungssicherheit wissen. Das Bahntrasse gibt es mit weit-

sichtiger Politik quasi zum günstigen Preis hinzu. Wird diese Chance jetzt nicht gepackt, wird sie für immer vorbei sein.

Das nur jetzt offene Zeitfenster ist zu nutzen, umso mehr der multifunktionale Tunnel genau dem Bündelungsgedanken entspricht, der künftig bei Infrastrukturbauten so oft als möglich genutzt werden soll. Dafür sprechen Effizienzgründe ebenso wie ökonomische und ökologische Überlegungen. Die bisher kaum erwähnte Thematik Gas mit der bestehenden internationalen Swissgas-Leitung und den optionalen Speichermöglichkeiten im sicheren Grimselgrat eröffnet aus strategischer Sicht der Versorgungssicherheit langfristig weitere kooperative Möglichkeiten.

Die Grimsel-Motion der Verkehrskommission des Ständerates für einen Projektierungskredit ist nun bereit für den Nationalrat. Ich hoffe sehr, dass die grosse Kammer den Überlegungen in der Mehrheit folgen wird, auch wenn dort bereits die Messer gesetzt werden.

Es geht hier nicht um die persönlichen Interessen eines Walliser Ständerates. Ich engagiere mich hier im Auftrag des Kantons und der betroffenen Gemeinden im Goms und im Haslital. Sie haben ein Anrecht auf diese Perspektive.

Deshalb gab und gibt es auch nicht den geringsten Grund, in der Debatte als Mitglied des Verwaltungsrats der Grimselbahn AG in den Ausstand zu treten, wie eine das Kommissionsgeheimnis verletzende Publikation in der «NZZ am Sonntag» in den Raum stellte. Wäre diese auch nur halbwegs korrekt recherchiert worden, wäre die gegen VR-Präsident Hans Wicki und mich inszenierte Aktion nicht mal zum Sturm im Wasserglas geworden.

Das Parlamentsgesetz sieht bei politischen Interessenbindungen, wie ich sie hier im Dienste Dritter klassisch wahrnehme, keinen Ausstandsgrund vor. Wäre das so, würde unser Milizsystem zusammenbrechen.

Der einzige Ausstandsgrund besteht für einen Parlamentarier in den Kommissionen und Delega-

tionen der Oberaufsicht, also der Geschäftsprüfungs- und der Finanzkommission, sofern ein unmittelbares persönliches Interesse besteht oder aus anderen Gründen eine Befangenheit vorhanden sein könnte.

Bedauerlicherweise wurde eine genau in diesem Bereich von mir weitergehende Vorlage im Dezember 2022 abgelehnt. Sie wollte den Einsatz in Kommissionen bei vorhandenen bezahlten Mandaten verhindern und damit den Anschein der Käuflichkeit verringern. Das Ratsmitglied hätte dann im fraglichen Geschäft entweder auf den Kommissionssitz oder das Mandat verzichten müssen. Der Ständerat versenkte mein gefordertes Verbot damals als «verfassungsrechtlich problematisch». Leider.



Beat Rieder
1963, stammt aus Wiler. Er ist Ständerat der Mitte Oberwallis.
beat.rieder@parf.ch