

Bundesrat stellt sich hinter einen Grimseltunnel – doch es gibt Bedingungen

Die Realisierung einer Bahnverbindung zwischen Oberwald und Innertkirchen ist einen grossen Schritt weiter. Doch zum Feiern ist es noch zu früh.

Martin Meul

Der Bundesrat hat entschieden, wie er sich den Bau einer neuen 380-kV-Leitung vom Goms ins Berner Oberland vorstellt. In weiten Zügen, denn die Regierung schlägt zwei Varianten für die Querung des Grimselgebiets mit der neuen Höchstspannungsleitung vor.

Die gute Nachricht: Beide Varianten verlaufen unter dem Berg. Hässliche neue Strommasten auf dem Grimselpass wird es nicht geben. «Mit beiden festgesetzten Planungskorridoren können Moorlandschaften von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung ohne Beeinträchtigung der Schutzziele gequert werden», schreibt der Bundesrat in einer Mitteilung vom Mittwoch.

Grund dafür ist: Beide Varianten sehen eine Verlegung der Leitung in einen Stollen vor. Variante eins sieht dabei einen einfa-

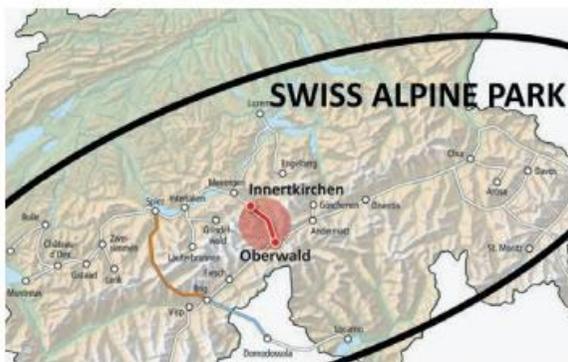
chen Kabelstollen zwischen Innertkirchen BE und Oberwald vor.

Grimseltunnel ja, aber...

Interessanter ist aber die andere vom Bundesrat genehmigte Variante. «Im Falle der rechtzeitigen Realisierung des Projekts Grimselbahn wird die Leitung mit dem Bahnprojekt gebündelt und in einem parallel zum Bahntunnel verlaufenden Kabelstollen errichtet», schreibt die Regierung.

Heisst: Der Bundesrat stellt sich hinter die Pläne einer Bahnverbindung zwischen dem Goms und dem Berner Oberland.

Jedoch macht die Landesregierung auch klar, wo ihre Prioritäten liegen, nämlich auf der Stromleitung. Die Verbindlichkeit eines multifunktionalen Grimseltunnels ist an mehrere Bedingungen geknüpft. «Sollte eine einzelne Bedingung nicht oder im Verlauf der Zeit nicht mehr erfüllt sein, kann



Das Projekt Grimseltunnel hat eine weitere wichtige Hürde genommen. Nun gilt es vorwärtzumachen.

Bild: zvg

das Bündelungsvorhaben aufgeben und ohne ein weiteres Verfahren die andere Variante realisiert werden», so die klare Ansage aus dem Bundeshaus.

Zu den Bedingungen gehören die technischen und betrieblichen Minimalanforderun-

gen, die Einhaltung eines Kostendeckungsbeitrages der nationalen Netzagentur Swissgrid sowie zeitlich definierte Meilensteine. Gerade diese haben es in sich. Denn Swissgrid will die neue Leitung spätestens im Jahr 2040 in Betrieb nehmen.

Das heisst, dass bis dahin auch der Tunnel fertig sein muss.

Hinzu kommt der Punkt der Finanzierung. Denn im Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) ist die Grimselbahn noch nicht beschlossen. «Voraussichtlich kann frühestens mit der Botschaft 2026 zu einem nächsten Ausbauschnitt über eine allfällige Realisierung dieses Projekts entschieden werden», schreibt der Bundesrat.

Vorab müsste aber das Parlament die erforderlichen Gelder für die Projektierung bewilligen. Es geht um bis zu 60 Millionen Franken. Genau das sei nun der nächste zentrale Schritt, sagt Beat Rieder, Ständerat der Mitte und Verwaltungsrat der Grimselbahn AG. «Denn bis 2027 muss klar sein, wie der Tunnel mit geschätzten Kosten von 300 Millionen Franken finanziert werden soll und ob eine Realisierung technisch mög-

lich ist.» Es eilt also, denn nur wenn es jetzt vorwärtsgeht, ist eine Inbetriebnahme im Jahr 2040 überhaupt möglich. Entscheidend wird in diesem Zusammenhang auch sein, wie sich der Bundesrat zu einer Kommissionsmotion aus dem Ständerat mit dem Titel «Die Chance der Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels erhalten» äussert. Der Vorstoss fordert vom Bundesrat, bis im Sommer 2023 die Kredite zur Projektierung zu beantragen.

Auch wenn es für die Grimselbahn AG noch ein weiter Weg ist, bis Züge vom Goms ins Berner Oberland fahren können, so ist Beat Rieder mit dem Entscheid des Bundesrats doch sehr zufrieden. «Richtungsweisend» sei dieser, sagt der Ständerat. Denn hätte die Regierung dem Bündelungsvorhaben von Tunnel und Stromleitung eine Abfuhr erteilt, so wäre es um die Bahnverbindung unter der Grimsel geschehen gewesen.