Inhaltsverzeichnis 17.02.2016

Avenue ID:	432
Artikel:	37
Folgeseiten:	32

		Auflage	Seite
04.02.2016	Schweiz. Depeschenagentur **Vorstellung des Projekts «Grimselbahn»**	Keine Angabe	1
04.02.2016	Schweiz. Depeschenagentur **Vorstellung des Projekts «Grimselbahn»**	Keine Angabe	3
04.02.2016	Schweiz. Depeschenagentur **Vorstellung des Projekts «Grimselbahn»**	Keine Angabe	4
11.02.2016	Elektronische Medien **Vorstellung des Projekts «Grimselbahn»**	Keine Angabe	5
04.02.2016	Berner Zeitung / Ausgabe Stadt+Region Bern **Die lange Historie der Grimselbahn**	43'723	6
05.02.2016	Berner Zeitung / Ausgabe Stadt+Region Bern **Grimseltunnel: Touristische Schweiz rückt zusammen**	43'723	8
05.02.2016	Berner Zeitung / Ausgabe Stadt+Region Bern **Swissgrid setzt Grimselbahn unter Strom**	43'723	9
04.02.2016	Berner Oberländer **Projekt wird konkret**	17'675	12
04.02.2016	Berner Oberländer **Die lange Historie der Grimselbahn**	17'675	13
05.02.2016	Berner Oberländer **Die Schweiz rückt zusammen**	17'675	15
05.02.2016	Berner Oberländer **Swissgrid setzt Grimselbahn unter Strom**	17'675	16
10.02.2016	Berner Oberländer **Stille Demo für Schmalspurparadies**	17'675	21
05.02.2016	Thuner Tagblatt **Die Schweiz rückt zusammen**	19'405	23
05.02.2016	Thuner Tagblatt **Swissgrid setzt Grimselbahn unter Strom**	19'405	24
05.02.2016	Der Bund **In 38 Minuten von Meiringen nach Oberwald**	42'417	29
06.02.2016	Der Bund **Wer nicht mitspielt, wird zum touristischen Transitraum**	42'417	31

		Auflage	Seite
05.02.2016	Bieler Tagblatt **Schweiz soll weiter zusammenrücken**	20'793	32
02.02.2016	Jungfrau Zeitung **Der Plan für den Grimseltunnel**	2'073	33
02.02.2016	Jungfrau Zeitung **Dank Swissgrid wird Planung realistischer**	2'073	34
05.02.2016	Jungfrau Zeitung **Einmaliges Zeitfenster für alpines Grossprojekt**	2'073	36
12.02.2016	Jungfrau Zeitung **Ein wahrlich umwerfender Durchstich**	2'073	39
06.02.2016	Der Unter-Emmentaler **Tunnel durch Grimsel geplant**	4'896	41
29.01.2016	derbrienzer.ch / Der Brienzer Online **Dank Swissgrid wird Planung realistischer**	Keine Angabe	42
04.02.2016	Blick am Abend / Bern **Grimsel-Tunnel**	57'695	45
05.02.2016	20 Minuten Bern **Bern und Wallis wollen Bahn**	104'720	46
05.02.2016	Walliser Bote **Von der Utopie zur Chance**	22'213	47
05.02.2016	Walliser Bote **Ein Mehrwert für beide Infrastrukturpartner**	22'213	49
11.02.2016	Walliser Bote **Info-Abend zur Grimselbahn**	22'213	52
13.02.2016	Walliser Bote **Das 580-Millionen-Dollar-Baby**	22'213	53
05.02.2016	Neue Zürcher Zeitung **Stollen für Strom und Schiene**	114'209	57
05.02.2016	Tages-Anzeiger **Eine Kreuzfahrt durch die Alpen**	172'920	58
04.02.2016	Aargauer Zeitung / Gesamt Regio **Schmalspur auf der Überholspur**	75'309	59
05.02.2016	St. Galler Tagblatt / Ausgabe St. Gallen+Gossau **Der Traum vom Grimseltunnel**	26'287	63
05.02.2016	Journal du Jura **Double usage ou quand l'électricité passe aussi dans le tunnel**	9'364	65
04.02.2016	Journal du Jura **Oui au crédit pour un nouveau laboratoire**	9'364	66
05.02.2016	Le Temps **Tunnel électrique et touristique au Grimsel**	37'021	67

		Auflage	Seite
05.02.2016	24 Heures Lausanne	29'304	69
	Nouveau tunnel entre Berne et le Haut-Valais		

Schweiz. Depeschenagentur, 04. Februar 2016

04.02.2016 13:46 rdb012 3 POL Regionale Zusammenfassung bnd sda/hn zc pa Bern

Bahnverkehr: Noch ein Alpentunnel: Bern und Wallis wollen Grimselbahn bauen

(sda) Ideen geisterten schon lange herum, nun wird das Projekt eines Bahntunnels durch die Grimsel konkret. Die Kantone Bern und Wallis haben dazu die nationale Stromnetzbetreiberin Swissgrid an Bord geholt. Sie will Starkstromleitungen durch den Bahntunnel ziehen.

Läuft alles nach Plan, soll ab 2025 eine Schmalspurbahn von Meiringen nach Oberwald im Goms führen. Kernstück des Projekts ist ein rund 22 Kilometer langer Bahntunnel ab Innertkirchen durch das Grimselmassiv, wie die Kantone Bern und Wallis, Swissgrid und die Grimselbahn AG am Donnerstag bekannt gaben.

Auf Berner Seite würden so Guttannen und die Handeck eine wintersichere Verbindung mit unterirdischer Haltestelle erhalten.
Kreuzungspunkt der Züge wäre der Bahnhof Guttannen. Der Tunnel würde mit insgesamt neun Notnischen ausgestattet.

Dank der Erdführung der Stromkabel könnten in der von der Wasserkraftnutzung geprägten Grimsellandschaft bestehende Freileitungen abgebaut werden. Dies wäre dem Landschaftsbild zuträglich.

Geprüft wurde auch die Idee eines Scheiteltunnels von der Handeck aus, doch das Gebiet sei Naturgefahren ausgesetzt, was eine solche Verbindung im Unterhalt teuer gemacht hätte, wie Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG am Donnerstag vor den Medien ausführte. Teuscher war seinerzeit Chef der BLS Alptransit, die für den Bau des Lötschberg-Basistunnels verantwortlich zeichnete.

Touristischer Nutzen

Die Kantone Bern und Wallis sehen in dem Projekt einen touristischen Nutzen. Die Grimselbahn würde das Schmalspurnetz nördlich und südlich der Alpen verbinden. Das 850 Kilometer lange Streckennetz wäre dann eines der grössten weltweit und würde Tourismusregionen wie Montreux, Interlaken, Luzern, Andermatt und St. Moritz verbinden.

Die Projektverantwortlichen rechnen mit rund 400'000 Passagieren pro Jahr und einer Wertschöpfung für die Region von rund fünf Millionen Franken. Die Bahn würde in der Region etwa 35 Vollzeitstellen schaffen.

Eggers Walliser Amtskollege, Staatsrat Jean-Michel Cina, sprach am Donnerstag von einem "Leuchtturmprojekt", vergleichbar mit Pionierleistungen wie dem Bau der Jungfraubahn oder der Gornergratbahn.

Stromnetz verstärken

Die Netzbetreiberin Swissgrid auf der anderen Seite muss bis 2025 ihr Übertragungsnetz ausbauen, um dem steigenden Stromkonsum, dem Anschluss neuer Grosskraftwerke, der Versorgungssicherheit im Land und der angestrebten Energiewende Rechnung zu tragen.

Für Swissgrid ist die Leitung durch die Grimsel ein wichtiges Element in ihren Ausbauplänen. Sie möchte 2025 die auf 380 kV verstärkte Stromleitung zwischen Mettlen (LU) und Ulrichen (VS) in Betrieb nehmen.

Sowohl die Bahn wie auch die Netzbetreiberin könnten mit dem Tunnel durch die Grimsel ihre Bedürfnisse mit der gleichen Infrastruktur abdecken, betonten die Verantwortlichen. Und dies zu markant tieferen Kosten als bei einem Alleingang.

Würde nur der Kabelstollen von Swissgrid gebaut, kostete dies rund
490 Millionen Franken kosten, rechnete Teuscher vor. Der Bahntunnel alleine würde mit 430 Millionen Franken zu Buche schlagen. Die Kosten für den gemeinsamen Tunnel werden nach einer ersten groben Schätzung auf 580 Millionen Franken veranschlagt.

Dazu kommen noch geschätzte Projektierungskosten von sechs Millionen Franken. Die Finanzierung des Bahntunnels soll über den Bahninfrastrukturfonds (FABI) erfolgen. Zu Quersubventionierungen zwischen Stromnetz und Bahn soll es nicht kommen, wie die Verantwortlichen betonten.

Zügig vorwärts

Eine Machbarkeitsstudie im Auftrag der Kantone Bern, Wallis und Uri sowie weiterer Partner belege, dass das Projekt realisierbar sei und Synergien zwischen Bahn und Stromleitungen sinnvoll seien.

Der Fels im Grimselgebiet sei durch die zahlreichen Kraftwerksbauten gut erforscht. Die kristallinen Gesteine des Aarmassivs eigneten sich für den Tunnelbau, führte der Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, Peter Teuscher, aus.

2018 wollen die Bahnverantwortlichen ein Konzessionsgesuch beim Bund einreichen.

Die Idee einer Bahnverbindung vom Oberhasli ins Goms ist nicht neu.
Schon Ende des 19. Jahrhunderts gab es Pläne. Seither tauchten wieder mehr oder weniger konkrete Projekte auf. Realisiert wurden sie nie. Eine der Triebkräfte hinter dem jüngsten Vorhaben ist der pensionierte Meiringer Bauingenieur Ulrich Blatter.

Schweiz. Depeschenagentur, 04. Februar 2016

04.02.2016 12:49 bsd101 3 POL Zusammenfassung bnd sda/hn tu Bern

Bahnverkehr: Kantone Bern und Wallis wollen Bahntunnel durch die Grimsel bauen

(sda) Ein neuer Schmalspurbahntunnel durch die Grimsel soll in zehn Jahren das Berner Oberland mit dem Wallis verbinden. Diese Idee verfolgen die Kantone Bern und Wallis. Mit an Bord ist auch die Stromnetzbetreiberin Swissgrid.

Diese würde Starkstromleitungen durch den Tunnel ziehen. Das Projekt sei eine "intelligente Bündelung von Infrastrukturen", betonte die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer am Donnerstag vor den Medien in Bern.

Die Schmalspurbahn soll von Meiringen im Berner Oberland bis nach Oberwald im Wallis führen. Kernstück der Strecke ist ein rund 22 Kilometer langer Tunnel ab Innertkirchen durch die Grimsel, wie die Kantone Bern und Wallis, Swissgrid und die Grimselbahn AG am Donnerstag im Berner Rathaus bekannt gaben.

Synergien nutzen

Die Kantone Bern und Wallis sehen in dem Projekt einen touristischen Nutzen. Die Grimselbahn würde das Schmalspurnetz nördlich und südlich der Alpen verbinden. Das 850 Kilometer lange Streckennetz wäre dann eines der grössten weltweit und würde Tourismusregionen wie Montreux, Interlaken, Luzern, Andermatt und St. Moritz verbinden.

Die Projektverantwortlichen rechnen mit rund 400'000 Passagieren pro Jahr und einer Wertschöpfung für die Region von rund fünf Millionen Franken.

Eggers Walliser Amtskollege, Staatsrat Jean-Michel Cina, sprach am Donnerstag von einem "Leuchtturmprojekt", vergleichbar mit Pionierleistungen wie dem Bau der Jungfraubahn oder der Gornergratbahn.

Die Netzbetreiberin Swissgrid auf der anderen Seite muss bis 2025 ihr Übertragungsnetz ausbauen, um dem steigenden Stromkonsum, dem Anschluss neuer Grosskraftwerke, der Versorgungssicherheit im Land und der angestrebten Energiewende Rechnung zu tragen.

Für Swissgrid ist die Leitung durch die Grimsel ein wichtiges Element in ihren Ausbauplänen. Mit dem Tunnel könnten insgesamt 121 Strommasten und 22 Kilometer Stromleitungen im Grimselgebiet abgebaut werden.

Sowohl die Bahn wie auch die Netzbetreiberin könnten mit dem Tunnel durch die Grimsel ihre Bedürfnisse mit der gleichen Infrastruktur abdecken, betonten die Verantwortlichen. Und dies zu markant tieferen Kosten als bei einem Alleingang, wie die Verantwortlichen betonten.

Eine Machbarkeitsstudie im Auftrag der Kantone Bern, Wallis und Uri sowie weiterer Partner ergab, dass das Projekt realisierbar ist.
Der Fels im Grimselgebiet sei durch die zahlreichen Kraftwerksbauten gut erforscht. Die kristallinen Gesteine des Aarmassivs eigneten sich für den Tunnelbau, führte der Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, Peter Teuscher, aus.

Konzessionsgesuch in zwei Jahren

2018 wollen die Bahnverantwortlichen ein Konzessionsgesuch beim Bund einreichen. Die Projektierungskosten werden mit rund sechs Millionen Franken veranschlagt. Die Kosten für den Tunnelbau belaufen sich nach einer ersten groben Schätzung auf rund 580 Millionen Franken. Die Finanzierung des Bahntunnels soll über den Bahninfrastrukturfonds (FABI) erfolgen.

Wie die Kantone und Swissgrid die Kosten aufteilen wollen, ist noch nicht bekannt. Die Verantwortlichen betonten jedoch, dass es keine Quersubventionierung zwischen Bahn und Stromnetz geben werde.

Schweiz. Depeschenagentur, 04. Februar 2016

04.02.2016 10:48 bsd071 3 POL Übersicht bnd sda/hn zc Bern

Bahnverkehr: Walliser Staatsrat Cina: "Ein Leuchtturmprojekt für die Region"

(sda) Der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina ist überzeugt, dass die geplante Grimselbahn ein "Leuchtturmprojekt für die ganze Region" ist. Das Projekt sei vergleichbar mit Pionierleistungen wie der Jungfraubahn oder der Gornergratbahn.

Mit der Grimselbahn werde das fehlende Stück gebaut, damit in der Schweiz eines der grössten Schmalspurnetze der Welt entstehe, betonte Cina am Donnerstag vor den Medien.

Diese Gelegenheit gelte es zu nutzen, denn die letzten Pionierprojekte in der Region lägen rund hundert Jahre zurück.
"Jede Generation soll ihre Pionierprojekte realisieren können, wenn sich die Chance dazu bietet", betonte Cina.

Seine Berner Amtskollegin, Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, sprach von einem innovativen Projekt und einer riesigen Chance für den Tourismus im Alpenbogen der Kantone Luzern, Bern, Wallis, Uri und Graubünden.

Die Finanzierung sei eine grosse Herausforderung, aber nicht eine zu grosse, betonte Egger. Die Partnerschaft zwischen der Grimselbahn und Swissgrid schaffe wichtige Synergien. Es werde aber keine Quersubventionierungen zwischen Bahn und Swissgrid geben, führte Egger aus.

Elektronische Medien / Médias électroniques

Medienkonferenz vom 04.02.2016 : Vorstellung des Projekts «Grimselbahn»

Conférence de presse du 04.02.2016 : Présentation du projet de chemin de fer du Grimsel

SRF «10vor10», 03.02.2016
Ein Tunnel soll das Grimsel-Massiv durchqueren http://bit.ly/1lYERm4

TeleBärn, 04.02.2016
Neue Verbindung ins Wallis http://bit.ly/1PapILl

TeleBärn 04.02.2016
Verkehrslärm, dafür schnell im Wallis: Anwohner äussern sich zum geplanten Grimseltunnel
http://bit.ly/20NBCDA

SRF Schweiz Aktuell, 04.02.2016
Grimselbahn hat schweren Stand http://bit.ly/23MLhcK

SRF Regionaljournal Bern, 04.02.2016
Neuer Grimsel-Tunnel zwischen Berner Oberland und Wallis http://bit.ly/1THY5N1

SRF Regionaljournal Bern, 05.02.2016
Grimselbahn – und wer soll das bezahlen? http://bit.ly/1Ku1rRG

Radio Rottu Oberwallis, 04.02.2016
Bern/Wallis: Wird ein alter Traum endlich wahr? http://bit.ly/1SNNJdF

RTS Radio Suisse Romande, 04.02.2016
Les partis du centre lancent leur candidat au gouvernement bernois http://bit.ly/1nWAWUq

bernerzeitung.ch, 04.02.2016
«Es braucht ein Pilotprojekt fürs ganze Land » http://bit.ly/1PWkUGJ
Das sagt Egger-Jenzer zur Grimselbahn http://bit.ly/1KtUkc0
Egger-Jenzer zur Grimselbahn http://bit.ly/1PYcIfl
«Das ist unsere Chance» http://bit.ly/23MP8Gz

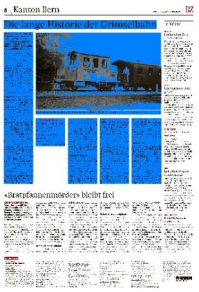
Datum: 04.02.2016

BZ BERNER ZEITUNG

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'723
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 64'676 mm²

Die lange Historie der Grimselbahn

Die Meiringen-Innertkirchen-Bahn, anfänglich eine Werkbahn, fährt seit 1946 öffentlich. Der Ausbau Richtung Grimsel scheiterte bislang. KWO

BAHN Heute wird in Bern das Projekt für eine Grimselbahn präsentiert. Vorhaben für einen Schienenstrang zwischen dem östlichen Berner Oberland und dem Oberwallis gibt es seit über 160 Jahren.

Die Kantone Bern und Wallis, die Grimselbahn AG und die Stromnetzgesellschaft Swissgrid informieren heute über ihr Projekt Grimselbahn. Es geht um eine Strecke von Innertkirchen im Oberhasli nach Oberwald im Goms. Kernstück ist ein 22 Kilometer langer Tunnel, der sowohl die Bahn als auch eine Starkstromleitung aufnehmen soll. Mit dieser Verbindung würden durchgehende Züge von Interlaken nach Zermatt oder nach St. Moritz möglich. Das Projekt setzt eine lange Reihe von Bahnplänen an der Grimsel fort.

Ringen um Transitstrecke

In einer ersten Phase Mitte des 19. Jahrhunderts stand die Alpenquerung mit normalspurigen Transitstrecken im Vordergrund. Denn nach dem Bau von Bahnen im Flachland wagten sich die Ingenieure in die Berge. Als erste Gebirgsstrecke Europas ging 1854 zwischen Wien und Graz die Semmeringbahn in Betrieb. Während deren Bauzeit schlug der piemontesische Politiker Vegezzi eine Bahn durch Eschental (Val d'Ossola), Goms, Hasli und Obwalden als Verbindung zwischen Genua und dem Norden vor, wie es in der Chronik «Geschichte der Landschaft Hasli» heisst. Ein anderes Projekt gab es für eine Linie von Bern respektive Luzern (über den Brünig) nach Meiringen, weiter über die Grimsel nach Brig und über den Simplon. Angedacht war ein etwa 9 Kilometer langer Tunnel zwischen dem Haslital und Oberwald. Alternativen sahen gemäss der Denkschrift «Bernische Alpenbahnpolitik» statt des Simplons eine Verbindung via Albrun- oder

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60508425
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 6/69

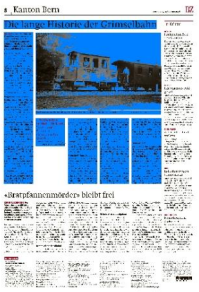
Datum: 04.02.2016

BZ BERNER ZEITUNG

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'723
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 64'676 mm²

Griespass ins Piemont vor.

Ein Berner Komitee und anfänglich auch der Berner Alt-Bundesrat Jakob Stämpfli setzten sich 1864 für eine andere Idee

> «Die Fremdenzentren Interlaken, Luzern und Zermatt sollen einander näher gerückt werden.»
>
> *Aus dem Konzessionsgesuch für eine Grimselbahn von 1904*

ein. Demnach sollte eine Grimselbahn weiter ins Tessin via Bedrettotal führen. Doch auch Stämpfli musste anerkennen, dass im In- und Ausland die Gotthardbahn bevorzugt wurde. Diese ging 1882 in Betrieb. An der Grimsel bauten Bund, Kantone und Gemeinden stattdessen den Saumpfad zu einer Passstrasse aus. Auf dem Schienenweg erhielt Bern 1913 via Lötschberg Anschluss an die Simplonstrecke nach Italien.

Projekte für Touristenbahnen

Während die Transitstrecken anderswo entstanden, folgten an der Grimsel in einer zweiten Phase um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert diverse Projekte für touristische Schmalspurbahnen. Dazu gehörte eine Strassenbahn über Grimsel und Furka nach Andermatt. Ein anderes Projekt sollte Meiringen via Grimsel mit Visp verbinden. Bereits damals propagierten die Initianten das touristische Potenzial: «Die Fremdenzentren Interlaken, Luzern und Zermatt sollen einander näher gerückt und der Touristenverkehr gefördert werden.» Tatsächlich zu bauen begann die Brig-Furka-Disentis Bahn. Diese Gesellschaft ging aber im Zuge des Ersten Weltkrieges pleite.

Erst nach dem Krieg konnte diese Strecke fertig gebaut werden und damit der Glacier Express von Zermatt bis nach St. Moriz fahren. Im Winter war das Netz wegen der Lawinengefahr jeweils unterbrochen. So kam der Wunsch nach einem ganzjährig befahrbaren Furka-Basistunnel auf. Der Walliser Bundesrat Roger Bonvin propagierte 1968 gar ein Tunnelkreuz zwischen dem Haslital, dem Goms, dem Bedrettotal und Furka/Oberalp. Gebaut wurde nur der Furka-Basistunnel, der wegen grosser Kostenüberschreitungen den Übernamen Furkaloch erhielt. Die weiteren Projekte verschwanden in der Versenkung. Auch der beim Bau für den Zwischenangriff im Furka-Basistunnel ausgebrochene Stollen ins Bedrettotal blieb danach unbenutzt.

Neuer Anlauf

Die Idee für eine Grimselbahn griff der der HSG-Student Alain Hadorn 2008 in seiner Masterarbeit wieder auf. Auf die Idee brachte ihn der Meiringer Bauingenieur Ulrich Blatter. Präsident der Grimselbahn AG ist inzwischen Peter Teuscher, der ehemalige operative Leiter der BLS Alptransit, die den Lötschberg-Tunnel baute. Durch die Kombination mit dem Bau einer Starkstromleitung durch den Berg erhoffen sich die Initianten, dass der Traum nun doch Wirklichkeit wird. *Julian Witschi*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60508425
Ausschnitt Seite: 2/2
Bericht Seite: 7/69

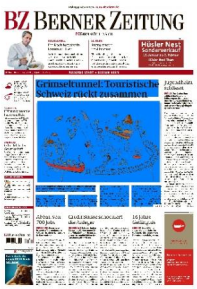
Datum: 05.02.2016

BZ BERNER ZEITUNG

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'723
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

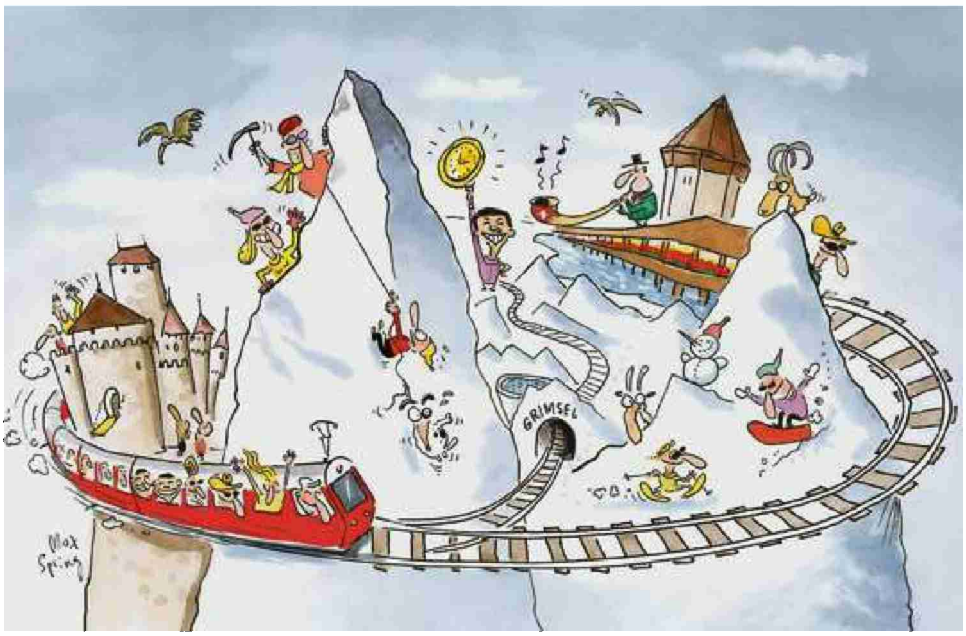


Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 40'086 mm²

Grimseltunnel: Touristische Schweiz rückt zusammen

BAHN Das Projekt für einen Grimseltunnel nimmt Fahrt auf. Die Stromnetzbetreiberin Swissgrid zieht mit. Ab 2025 sollen Züge zwischen Tourismuszentren wie Interlaken und Zermatt fahren.

Die Grimselbahn ist nicht mehr länger eine vage Vision. Die Machbarkeitsstudie fiel positiv aus. Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina stellten sich gestern auf die Seite der Initianten. Weiteren Schub erhält das Projekt von der Netzgesellschaft Swissgrid. Sie muss die Stromleitung über die Grimsel erneuern und will die Kabel in den Tunnel verlegen. Ein Kabelstollen würde 490 Millionen Franken kosten, der gemeinsame Tunnel für Stromleitung und Bahn rund 580 Millionen. Egger und Cina sprachen von einer «einmaligen Chance». Der 22 Kilometer lange Tunnel soll ab 2025 das Oberhasli mit dem Goms verbinden. Damit entstünde ein Netz an Meterspurbahnen zwischen vielen grossen Tourismusdestinationen. Direkte Züge von Interlaken nach Zermatt oder nach St. Moritz würden möglich. *jw*



ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60522918
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 8/69

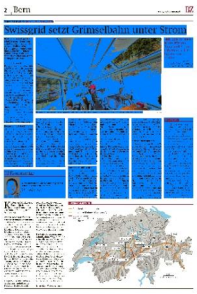
Datum: 05.02.2016

BZ BERNER ZEITUNG

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'723
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 126'782 mm²

TUNNELPROJEKT IN DEN ZENTRALALPEN

Swissgrid setzt Grimselbahn unter Strom

Panoramazüge wie der Glacier Express könnten nach dem Bau des Grimseltunnels Zermatt oder St. Moritz mit Interlaken verbinden.

Dank der Stromnetzgesellschaft Swissgrid könnte ein alter Traum wahr werden. Ab dem Jahr 2025 soll eine Schmalspurbahn vom Berner Oberland ins Wallis fahren – durch einen Grimseltunnel, der auch von einer Starkstromleitung genutzt wird.

Von einer Grimselbahn träumen Bahnpioniere schon sehr lange. Jetzt bietet sich «eine einmalige Chance» für die Verwirklichung, wie die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina gestern in Bern dargelegt haben: Die Netzgesellschaft Swissgrid muss ihre Stromleitungen über die Grimsel erneuern und ausbauen. «Es wäre sinnvoll, sie endlich in den Boden zu verlegen. Der Grimseltunnel wäre dazu ideal», sagte Egger.

Swissgrid zieht bei dem Projekt mit. Sie könnte so in der Grimselregion 121 Strommasten und rund 22 Kilometer Stromleitung abbauen, sagte Yves Zumwald, CEO ad interim der Netzgesellschaft. Ebenso liessen sich teure Schutzmassnahmen in diesem durch Lawinen- und Felsstürze gefährdeten Gebiet einsparen.

Kosten von fast 600 Millionen

Geplant ist ein 22,3 Kilometer langer Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald. Die Investitionskosten für den Bau des Tunnels inklusive Kabelkanal sind auf 580 Millionen Franken veranschlagt. Dies gab der Präsident der Grimselbahn AG, Peter Teuscher, bekannt. Er stützt sich auf eine Machbarkeitsstudie, die positiv ausgefallen sei. Die geologischen Verhältnisse seien günstig und die Risiken klar überblickbar, sagte Teuscher. Es gebe auch keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt, im Gegenteil: Es würde eine Stromleitung aus einem Schutzgebiet verschwinden. Die Baukosten sollen anteilsmässig zwischen Grimselbahn AG und Swissgrid aufgeteilt werden. Auf genaue Zahlen dazu wollte sich Teuscher nicht behaften lassen. Ein Anhaltspunkt für die Aufteilung sei, dass der Bahn-

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60522786
Ausschnitt Seite: 1/3
Bericht Seite: 9/69

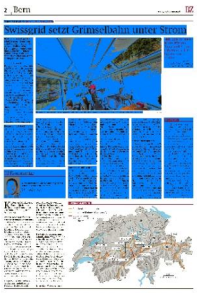
Datum: 05.02.2016

BZ BERNER ZEITUNG

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'723
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 126'782 mm²

tunnel alleine etwa 430 Millionen Franken kosten würde und ein Stromkabelstollen 490 Millionen. Der mögliche Synergiegewinn sei also gross. Auch für Swissgrid würde der gemeinsame Tunnel billiger, als alleine einen zu bauen.

Die Grimselbahn AG prüfte auch eine offenere Linienführung entlang der Bergflanken. Es wären so aber ebenfalls viele Tunnels und Galerien zum Schutz vor Lawinen und Steinschlag nötig, sagte Teuscher. Diese Variante wäre 25 Prozent teurer geworden als der nun bevorzugte lange Tunnel. Geplant sind zwei unterirdische Haltestellen: eine in Guttannen mit der Möglichkeit für Zugkreuzungen und eine bei der Handegg, die insbesondere Mitarbeitende der Kraftwerkbetreiberin KWO, Berggänger und Touristen nutzen könnten. Ein Autoverlad ist nicht vorgesehen, da das Potenzial neben Furka und Lötschberg als zu gering angesehen wird. Auch Güterzüge sind kein Thema.

Werben um Fabi-Gelder

Der Bahnteil der Strecke soll mit Geldern aus dem Bahninfrastrukturfonds (Fabi) finanziert werden. Dieser von der Schweizer Stimmbevölkerung 2014 beschlossene Fonds wird mit Einlagen aus LSVA, Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Bundesmitteln und Kantonsbeiträgen gespeist. Die Kantone Bern und Wallis haben das Projekt Grimselbahn beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Es käme auf eine lange Liste an geplanten Unterhalts- und Ausbauprojekten für Bahnen. Egger betonte, dass es keine Quersubventionierungen zwischen Bahn und Stromleitung geben werde. Der Antrag auf Fabi-Gelder sei nicht chancenlos: «Fabi ist gemacht, um die Schieneninfrastruktur zu finanzieren. Wir haben ein Projekt, das nicht nur zwei Regionen dient, sondern es sind viele andere Bergkantone dabei, die davon profitieren werden», sagte Egger.

Grimselbahn-Präsident Teuscher rechnet mit 400 000 Passagieren pro Jahr und einem Arbeitsplatzeffekt von 35 Vollzeitstellen. Gesamthaft könne so eine regionale Wertschöpfung von etwa 5 Millionen Franken generiert werden. «Wir sind überzeugt, dass wir so gute Argumente haben und zudem die Bergkantone, die Stromlobby und Umweltverbände im Rücken, sodass die Parlamentarier fast nicht anders können als Ja sagen zum Projekt», sagte Teuscher.

In einem weiteren Schritt soll das Plangenehmigungsverfahren bis 2019 abgeschlossen werden, sodass dann mit dem Bau begonnen werden kann. Die Projektierungskosten werden auf 6 Millionen Franken geschätzt. Diese Summe sollen beteiligte Kantone der Gotthard-Region, der Innerschweiz und der Kanton Bern sowie Swissgrid tragen.

Grosses Meterspurnetz

Ziel ist es, die Grimselbahn 2025 in Betrieb zu nehmen. Es sei eine Chance für den öffentlichen Verkehr und für den Tourismus, betonten Egger und Cina. Mit der Grimselbahn würde ein Meterspurnetz von rund 850 Kilometern verbunden. Allerdings haben diese Meterspurbahnen aber teils noch verschiedene Zahnrad-, Strom- und Bremssysteme. Und die eingerechnete Goldenpass-Linie ist zwischen Interlaken und Zweisimmen nur mit den bestellten Umspurwagen erschliessbar. Neu könnten aber künftig Züge von Interlaken nach Zermatt oder St. Moritz fahren. Die Gesellschaften Zentralbahn und Matterhorn-Gotthard-Bahn sind im Beirat der Grimselbahn tätig und dem gegenüber Projekt positiv eingestellt. *Julian Witschi*

«Mit dem Grimseltunnel können Bahn- und Strominfrastruktur intelligent gebündelt werden.»

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60522786
Ausschnitt Seite: 2/3
Bericht Seite: 10/69

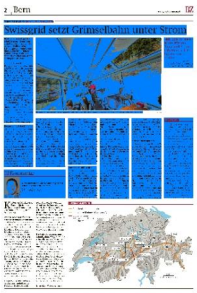
Datum: 05.02.2016

BZ BERNER ZEITUNG

Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 43'723
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 126'782 mm²

REAKTIONEN

Stefan Otz, Chef von Interlaken Tourismus, attestiert dem Projekt grosses touristisches Potenzial. «Wir verfügen über wunderschöne, bekannte Bergstrecken, die man mit der Grimselbahn zusammenhängen könnte.» Das alpine Schmalspurnetz liesse sich «hervorragend» vermarkten. Es brauche im Schweizer Tourismus wieder ein Pilotprojekt für das ganze Land. Otz sieht ein neues Reiseerlebnis: «Statt einer Kreuzfahrt auf dem Meer macht man eine Kreuzfahrt in der Bahn.» Gerade bei den Individualgästen aus Asien könne das sehr beliebt sein. Auch die Regionalkonferenz Oberland-Ost ist gegenüber dem Projekt «im Grundsatz positiv eingestellt», wie Präsident Peter Flück bestätigt. Dem schliesst sich Hanspeter Wenger, CEO und Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG, an. «Die Grimselbahn würde die Destination Haslital enorm aufwerten», meint er. Urs Kessler, Chef der Jungfraubahnen, wollte sich nicht äussern. *Samuel Günter*

BZ Kommentar

Wirtschaftsredaktor Julian Witschi zum geplanten Grimseltunnel für Strom und Schiene

Jetzt oder nie

Datum: 04.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 4'789 mm²

Projekt wird konkret

GRIMSEL Heute präsentieren die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina und Yves Zumwald, Chef ad interim der Netzgesellschaft Swissgrid, das Projekt für eine Grimselbahn. Kernstück ist ein rund 22 Kilometer langer Tunnel, der auch eine Starkstromleitung aufnehmen soll. Durch diese Kombination erhält das Projekt bessere Chancen auf eine Realisierung. In den letzten gut 160 Jahren gab es bereits zahlreiche Projekte für eine Bahnstrecke via Grimsel. Sämtliche Vorhaben sind aber gescheitert. *jw*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60510362
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 12/69

Datum: 04.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 59'301 mm²

Die lange Historie der Grimselbahn

Die Meiringen-Innertkirchen-Bahn, anfänglich eine Werkbahn, fährt seit 1946 öffentlich. Der Ausbau Richtung Grimsel scheiterte bislang.

Julian Witschi

OBRLAND/BERN Heute wird in Bern das Projekt für eine Grimselbahn präsentiert. Vorhaben für einen Schienenstrang zwischen dem östlichen Berner Oberland und dem Oberwallis gibt es seit über 160 Jahren.

Die Kantone Bern und Wallis, die Grimselbahn AG und die Stromnetzgesellschaft Swissgrid informieren heute über ihr Projekt Grimselbahn. Es geht um eine Strecke von Innertkirchen im Oberhasli nach Oberwald im Goms. Kernstück ist ein 22 Kilometer langer Tunnel, der sowohl die Bahn als auch eine Starkstromleitung aufnehmen soll. Mit dieser Verbindung würden durchgehende Züge von Interlaken nach Zermatt oder nach St. Moritz möglich. Das Projekt setzt eine lange Reihe von Bahnplänen an der Grimsel fort.

Ringen um Transitstrecke

In einer ersten Phase Mitte des 19. Jahrhunderts stand die Alpenquerung mit normalspurigen Transitstrecken im Vordergrund. Denn nach dem Bau von Bahnen im Flachland wagten sich die Ingenieure in die Berge. Als erste Gebirgsstrecke Europas ging 1854 zwischen Wien und Graz die Semmeringbahn in Betrieb. Während deren Bauzeit schlug der piemontesische Politiker Vegezzi eine Bahn durch Eschental (Val d'Ossola), Goms, Hasli und Obwalden als Verbindung zwischen Genua und dem Norden vor, wie es in der Chronik «Geschichte der Landschaft Hasli» heisst. Ein anderes Projekt gab es für eine Linie von Bern respektive Luzern (über den Brünig) nach Meiringen, weiter über die Grimsel nach Brig und über den Simplon. Angedacht war ein etwa 9 Kilometer langer Tunnel zwischen dem Haslital und Oberwald. Alternativen sahen gemäss der Denkschrift «Bernische Alpenbahnpolitik» statt des Simplons eine Verbindung via Albrun- oder Griespass ins Piemont vor.

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60510399
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 13/69

Datum: 04.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 59'301 mm²

Projekte für Touristenbahnen

Ein Berner Komitee und anfänglich auch der Berner Alt-Bundesrat Jakob Stämpfli setzten sich 1864 für eine andere Idee ein. Demnach sollte eine Grimselbahn weiter ins Tessin via Bedrettotal führen. Doch auch Stämpfli musste anerkennen, dass im In- und Ausland die Gotthardbahn bevorzugt wurde. Diese ging 1882 in Betrieb. An der Grimsel bauten Bund, Kantone und Gemeinden stattdessen den Saumpfad zu einer Passstrasse aus. Auf dem Schienenweg erhielt Bern 1913 via Lötschberg Anschluss an die Simplonstrecke nach Italien. Während die Transitstrecken anderswo entstanden, folgten an der Grimsel in einer zweiten Phase um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert diverse Projekte für touristische Schmalspurbahnen. Dazu gehörte eine Strassenbahn über Grimsel und Furka nach Andermatt.

Ein anderes Projekt sollte Meiringen via Grimsel mit Visp verbinden. Bereits damals propagierten die Initianten das touristische Potenzial: «Die Fremdenzentren Interlaken, Luzern und Zermatt sollen einander näher gerückt und der Touristenverkehr gefördert werden.» Tatsächlich zu bauen begann die Brig-Furka-Disentis Bahn. Diese Gesellschaft ging aber im Zuge des Ersten Weltkrieges pleite.

Erst nach dem Krieg konnte diese Strecke fertig gebaut werden und damit der Glacier Express von Zermatt bis nach St. Moriz fahren. Im Winter war das Netz wegen der Lawinengefahr jeweils unterbrochen. So kam der Wunsch nach einem ganzjährig befahrbaren Furka-Basistunnel auf. Der Walliser Bundesrat Roger Bonvin propagierte 1968 gar ein Tunnelkreuz zwischen dem Haslital, dem Goms, dem Bedrettotal und Furka/Oberalp. Gebaut wurde nur der Furka-Basistunnel, der wegen grosser Kostenüberschreitungen den Übernamen Furkaloch erhielt. Die weiteren Projekte verschwanden in der Versenkung. Auch der beim Bau für den Zwischenangriff im Furka-Basistunnel ausgebrochene Stollen ins Bedrettotal blieb danach unbenutzt.

Neuer Anlauf

Die Idee für eine Grimselbahn griff der der HSG-Student Alain Hadorn 2008 in seiner Masterarbeit wieder auf. Auf die Idee brachte ihn der Meiringer Bauingenieur Ulrich Blatter. Präsident der Grimselbahn AG ist inzwischen Peter Teuscher, der ehemalige operative Leiter der BLS Alptransit, die den Lötschberg-Tunnel baute. Durch die Kombination mit dem Bau einer Starkstromleitung durch den Berg erhoffen sich die Initianten, dass der Traum nun doch Wirklichkeit wird.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60510399
Ausschnitt Seite: 2/2
Bericht Seite: 14/69

Datum: 05.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 11'816 mm²

Die Schweiz rückt zusammen

BAHN Das Projekt für einen Grimseltunnel nimmt Fahrt auf. Die Stromnetzbetreiberin Swissgrid zieht mit. Ab 2025 sollen Züge zwischen Tourismuszentren wie Interlaken und Zermatt fahren.

Die Grimselbahn ist nicht mehr länger eine vage Vision. Die Machbarkeitsstudie fiel positiv aus. Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina stellten sich gestern auf die Seite der Initianten. Weiteren Schub erhält das Projekt von der Netzgesellschaft Swissgrid. Sie muss die Stromleitung über die Grimsel erneuern und will die Kabel in den Tunnel verlegen. Ein Kabelstollen würde 490 Millionen Franken kosten, der gemeinsame Tunnel für Stromleitung und Bahn rund 580 Millionen. Egger und Cina sprachen von einer «einmaligen Chance».

Der 22 Kilometer lange Tunnel soll ab 2025 das Oberhasli mit dem Goms verbinden. Damit entstünde ein Netz an Meterspurbahnen zwischen vielen grossen Tourismusdestinationen. Direkte Züge von Interlaken nach Zermatt oder nach St. Moritz würden möglich. Die Investitionskosten für den Bau des Tunnels inklusive Kabelstollen sind auf 580 Millionen Franken veranschlagt. Sie sollen anteilmässig auf die Grimselbahn AG und Swissgrid aufgeteilt werden, wie es hiess. Die Finanzierung des Bahntunnels wiederum soll über den Bahninfrastrukturfonds erfolgen. Dieser von der Schweizer Stimmbevölkerung 2014 beschlossene Fonds wird mit Einlagen aus LSVA, Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Bundesmitteln und Kantonsbeiträgen gespeist. Das erklärte Ziel der Initianten ist es, die geplante Grimselbahn 2025 in Betrieb zu nehmen. *jw*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

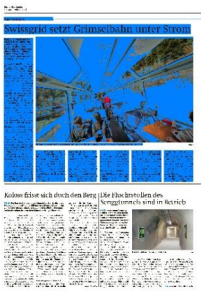
Argus Ref.: 60529464
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 15/69

Datum: 05.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 130'413 mm²

TUNNELPROJEKT IN DEN ZENTRALALPEN

Swissgrid setzt Grimselbahn unter Strom

Panoramazüge wie der Glacier Express könnten nach dem Bau des Grimseltunnels Zermatt oder St. Moritz mit Interlaken verbinden.

Dank der Stromnetzgesellschaft Swissgrid könnte ein alter Traum wahr werden. Ab dem Jahr 2025 soll eine Schmalspurbahn vom Berner Oberland ins Wallis fahren – durch einen Grimseltunnel, der auch von einer Starkstromleitung genutzt wird.

Von einer Grimselbahn träumen Bahnpioniere schon sehr lange. Jetzt bietet sich «eine einmalige Chance» für die Verwirklichung, wie die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina gestern in Bern dargelegt haben: Die Netzgesellschaft Swissgrid muss ihre Stromleitungen über die Grimsel erneuern und ausbauen. «Es wäre sinnvoll, sie endlich in den Boden zu verlegen. Der Grimseltunnel wäre dazu ideal», sagte Egger.

Swissgrid zieht bei dem Projekt mit. Sie könnte so in der Grimselregion 121 Strommasten und rund 22 Kilometer Stromleitung abbauen, sagte Yves Zumwald, CEO ad interim der Netzgesellschaft. Ebenso liessen sich teure Schutzmassnahmen in diesem durch Lawinen- und Felsstürze gefährdeten Gebiet einsparen.

Kosten von fast 600 Millionen

Geplant ist ein 22,3 Kilometer langer Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald. Die Investitionskosten für den Bau des Tunnels inklusive Kabelkanal sind auf 580 Millionen Franken veranschlagt. Dies gab der Präsident der Grimselbahn AG, Peter

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60529545
Ausschnitt Seite: 1/5
Bericht Seite: 16/69

Datum: 05.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 130'413 mm²

Teuscher, bekannt. Er stützt sich auf eine Machbarkeitsstudie, die positiv ausgefallen sei. Die geologischen Verhältnisse seien günstig und die Risiken klar überblickbar, sagte Teuscher. Es gebe auch keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt, im Gegenteil: Es würde eine Stromleitung aus einem Schutzgebiet verschwinden. Die Baukosten sollen anteilsmässig zwischen Grimselbahn AG und Swissgrid aufgeteilt werden. Auf genaue Zahlen dazu wollte sich Teuscher nicht behaften lassen. Ein Anhaltspunkt für die Aufteilung sei, dass der Bahntunnel alleine etwa 430 Millionen Franken kosten würde und ein Stromkabelstollen 490 Millionen. Der mögliche Synergiegewinn sei also gross. Auch für Swissgrid würde der gemeinsame Tunnel billiger, als alleine einen zu bauen.

Die Grimselbahn AG prüfte auch eine offenere Linienführung entlang der Bergflanken. Es wären so aber ebenfalls viele Tunnels und Galerien zum Schutz vor Lawinen und Steinschlag nötig, sagte Teuscher. Diese Variante wäre 25 Prozent teurer geworden als der nun bevorzugte lange Tunnel. Geplant sind zwei unterirdische Haltestellen: eine in Guttannen mit der Möglichkeit für Zugkreuzungen und eine bei der Handegg, die insbesondere Mitarbeitende der Kraftwerkbetreiberin KWO, Berggänger und Touristen nutzen könnten. Ein Autoverlad ist nicht vorgesehen, da das Potenzial neben Furka und Lötschberg als zu gering angesehen wird. Auch Güterzüge sind kein Thema.

Werben um Fabi-Gelder

Der Bahnteil der Strecke soll mit Geldern aus dem Bahninfrastrukturfonds (Fabi) finanziert werden. Dieser von der Schweizer Stimmbevölkerung 2014 beschlossene Fonds wird mit Einlagen aus LSVA, Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Bundesmitteln und Kantonsbeiträgen gespeist. Die Kantone Bern und Wallis haben das Projekt Grimselbahn beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Es käme auf eine lange Liste an geplanten Unterhalts- und Ausbauprojekten für Bahnen. Egger betonte, dass es keine Quersubventionierungen zwischen Bahn und Stromleitung geben werde. Der Antrag auf Fabi-Gelder sei nicht chancenlos: «Fabi ist gemacht, um die Schieneninfrastruktur zu finanzieren. Wir haben ein Projekt, das nicht nur zwei Regionen dient, sondern es sind viele andere Bergkantone dabei, die davon profitieren werden», sagte Egger.

Grimselbahn-Präsident Teuscher rechnet mit 400 000 Passagieren pro Jahr und einem Arbeitsplatzeffekt von 35 Vollzeitstellen. Gesamthaft könne so eine regionale Wertschöpfung von etwa 5 Millionen Franken generiert werden. «Wir sind überzeugt, dass wir so gute Argumente haben und zudem die Bergkantone, die Stromlobby und Umweltverbände im Rücken, sodass die Parlamentarier fast nicht anders können als Ja sagen zum Projekt», sagte Teuscher.

> «Mit dem Grimseltunnel können Bahn- und Strominfrastruktur intelligent gebündelt werden.»
>
> *Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern*

In einem weiteren Schritt soll das Plangenehmigungsverfahren bis 2019 abgeschlossen werden, sodass dann mit dem Bau begonnen werden kann. Die Projektierungskosten werden auf 6 Millionen Franken geschätzt. Diese Summe sollen beteiligte Kantone der Gotthard-Region, der Innerschweiz und der Kanton Bern sowie Swissgrid tragen.

Ziel ist es, die Grimselbahn 2025 in Betrieb zu nehmen. Es sei eine Chance für den öffentlichen Verkehr und für den Tourismus, betonten Egger und Cina. Mit der Grimselbahn würde ein Meterspurnetz von rund 850 Kilometern verbunden. Allerdings haben diese Meterspurbahnen aber teils noch verschiedene Zahnrad-, Strom- und Bremssysteme. Und die eingerechnete Goldenpass-Linie ist zwischen Interlaken und Zweisimmen nur mit den bestellten Umspurwagen erschliessbar. Neu könnten aber künftig Züge von Interlaken nach Zermatt oder St. Moritz fahren. Die Gesellschaften Zentralbahn und Matterhorn-Gotthard-Bahn sind im Beirat der Grimselbahn tätig und dem gegenüber Projekt positiv eingestellt. *Julian Witschi*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60529545
Ausschnitt Seite: 2/5
Bericht Seite: 17/69

Datum: 05.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 130'413 mm²

Skizze des geplanten Grimseltunnels. zvg

Datum: 05.02.2016

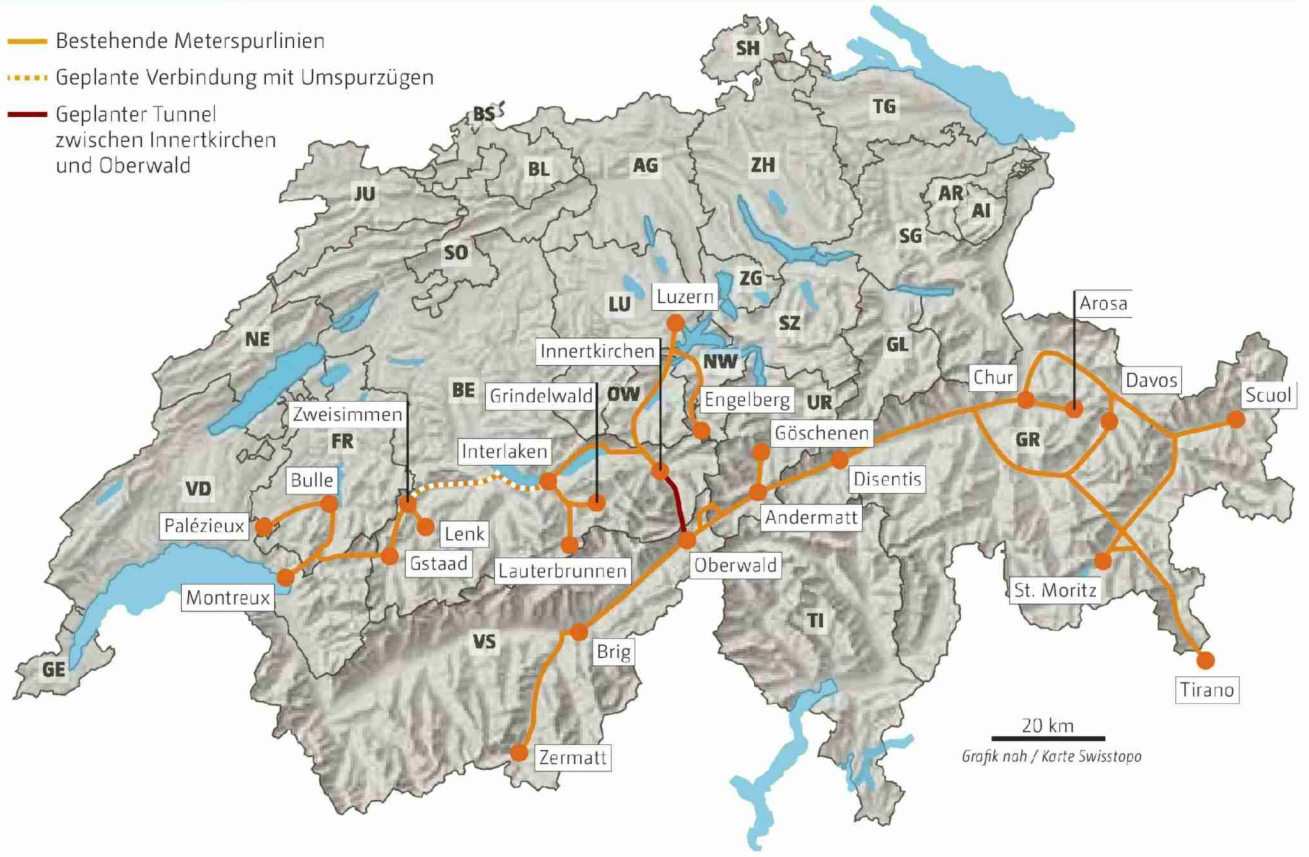
BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 130'413 mm²

LÜCKENSCHLIESSUNG



Datum: 05.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 130'413 mm²

REAKTIONEN

«Wir sehen es als Chance», meint Walter Brog, Gemeindepräsident von Innertkirchen, angesprochen auf die Grimselbahn. «Rein vom Ortsbild her ist es schön, wenn die Freileitungen im Boden verschwinden.»

Brog betont, dass die Region in die Planung einbezogen wurde. Er selbst sei als Verwaltungsrat der Grimselbahn AG von Beginn weg dabei gewesen. Der Gemeindepräsident verspricht sich vom neuen Bahnanschluss auch touristisch einiges.

Dem schliesst sich Hanspeter Wenger, CEO und Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG, an. «Die Grimselbahn würde die Destination Haslital enorm aufwerten», meint er und ergänzt: «Ich bin überzeugt, dass mehr Walliser den Weg ins Oberhasli finden würden, als Hasler ins Wallis.»

Auch Stefan Otz, Direktor von Interlaken Tourismus, attestiert dem Projekt hohes touristisches Potential. «Es braucht im Schweizer Tourismus wieder mal ein Pilotprojekt für das ganze Land.» Otz glaubt, dass man das grösste Schmalspurnetz der Welt «hervorragend» vermarkten könnte. «Es handelt sich um ein ganz neues Reiserlebnis. Statt einer Kreuzfahrt auf dem Meer macht man eine Kreuzfahrt in der Bahn. Schon heute sei die Schweiz ein «Bahn El Doradado». «Wir verfügen schon heute über wunderschöne, bekannte Bergstrecken, die man so zusammenhängen könnte.»

Mit dem Angebot könne man gemäss Otz eine neue Nachfrage schaffen. «Gerade bei den attraktiven Individualgästen aus dem asiatischen Fernmarkt könnte das sehr beliebt sein.»

Auch beim der Regionalkonferenz Oberland-Ost ist man dem Projekt gegenüber «im Grundsatz positiv eingestellt», wie Präsident Peter Flück bestätigt. «Die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz wurde letztes Jahr informiert und wir haben auch eine finanzielle Beteiligung an den Untersuchungen beschlossen.»

Nun wolle man die Resultate vertieft prüfen. «Dann schauen wir, ob und wie wir das Projekt weiter unterstützen.» *sgg*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60529545
Ausschnitt Seite: 5/5
Bericht Seite: 20/69

Datum: 10.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 59'880 mm²

Stille Demo für Schmalspurparadies

INNERTKIRCHEN Die Grimselbahn ist von einer Vision zum Projekt geworden. Das Interesse der Bevölkerung ist gross, wie eine Info-Veranstaltung zeigte. Gefragt wurde sehr wenig.

Als erster Punkt der Info-Veranstaltung über den Grimsel-Tunnel war ein Umzug angesagt: Der Saal im Grimseltor erwies sich als viel zu klein für den Ansturm der gut 400 Besucher; im grösseren Saal der Kraftwerke Oberhasli (KWO) AG gabs dann mehr Steh- als Sitzplätze. Die Oberhasler sind aber standfest: Die Idee einer Grimselbahn hätten sie nie ganz fallen lassen, wie Gerhard Fischer, Präsident der IG Grimselbahn, zur Begrüssung aufzeigte. Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident Grimselbahn AG und Geschäftsführer der Einfachen Gesellschaft Grimsel-Tunnel, stellte das aktuelle Projekt vor: 22 Kilometer Bahntunnel von Innertkirchen bis Oberwald, gebaut in drei Einzeltunneln mit unterschiedlicher Steigung. Fahren sollen Schmalspurzüge. Ohne Zahnrad. Die Maximalsteigung zwischen Innertkirchen und Guttannen beträgt 60 Promille. Halten sollen die Züge in Guttannen in einer oberirdischen, durch eine Galerie gesicherten Haltestelle, die auch Kreuzungsstelle ist, und in Handegg, wichtig für die KWO. Anders als bei früheren Projekten gibts einen Partner: Die Swissgrid AG will ihre Höchststromleitungen (220 und 380 kV) durch den Tunnel führen, als Ersatz für störanfällig gewordene Leitungen, zur Sicherung der Schweizer Stromversorgung, als wichtigen Teil des strategischen Netzes 2025.

Geteilte Kosten

Philippe Hans Meuli, Leiter Engeneering Swissgrid und Stellvertretender Geschäftsführer der Einfachen Gesellschaft Grimsel-Tunnel, zeigte auf, dass das Projekt nicht nur für die Sicherheit der Stromversorgung, sondern auch für die Landschaft ein Vorteil wäre: 34 Strommasten würden verschwinden. Mit der Kooperation könnten die geschätzten 580 Millionen Franken Kosten dem Nutzen entsprechend geteilt werden. Meuli hofft auf eine kürzere Verfahrensdauer, auch weil keine neuen Masten in geschützte Landschaften gebaut werden müssten. Der Tunnel könnte im Jahr 2025 betriebsbereit sein. Ausgangspunkt der Grimselbahn wäre Meiringen. Die mit Gleichstrom fahrende und der KWO gehörende Meiringen-Innertkirchen-Bahn MIB würde elektrisch umgerüstet und integriert. In Innertkirchen wäre der Bau einer 600 Meter langen offenen Eisenbahnstrecke nötig.

Hans Abplanalp, Gemeindepräsident von Guttannen, begrüsst das Projekt. Das Dorf würde verkehrstechnisch wintersicher; bange Tage des Abgeschlossenseins wegen Lawinen und Murgängen wären vorbei. «Es gibt dann keinen Grund mehr, nicht in Guttannen zu wohnen», freute er sich. Allerdings betraf eine der zwei Fragen, die an der Veranstaltung gestellt wurden, den Gemeindeteil Boden.

Der Fragesteller befürchtete, dass der Kanton Bern seinen Aufwand für eine wintersichere Strasse reduzieren würde. Nach den schweren Murgängen vom Ritzlihorn war festgestellt worden, dass Boden nur schwer zu schützen sei, und jetzt wäre es auch von der Bahn abgeschlossen. Auch die zweite Frage betraf die Sicherheit: das Nebeneinander von Höchststromleitung und Bahnbetrieb. In dieser Form wäre es tatsächlich eine Pionierleistung. «Das Problem ist aus heutiger Sicht lösbar», sagte Meuli. Umfassende Untersuchungen stehen an. Eine Störung der Leitung darf den Bahnbetrieb nicht beeinträchtigen, und eine Betriebsstörung der Bahn die Stromleitung nicht. Teuscher erinnerte daran, dass im Lötschbergtunnel bereits eine 132-kV-Stromleitung verlaufe.

Schmalspurparadies

Für nicht «allein seligmachend», aber für eine Chance, hält der Innertkirchler Gemeindepräsident

REAKTIONEN

Nach der Versammlung äusserten sich verschiedene Exponenten wie folgt:

- Sandra Weber, Gemeindepräsidentin von Hasliberg: «Mir gefällt vor allem der Pioniergeist, der deutlich spürbar wird. Auch Hasliberg wird profitieren.»
- Ueli Blatter, Pionier des Projekts und Gründer der IG Grimselbahn, die gut 300 Mitglieder hat: «Ich habe immer gehofft, dass die Vision Grimselbahn zur Realität wird. Einmalige Landschaften, vom Matterhorn bis ins Tessin, werden verbunden.»
- Philippe Hans Meuli, Swissgrid: «Es hat mich erstaunt, dass so wenige Fragen gestellt wurden. Ich führe dies auch darauf zurück, dass in der Region ein

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60569277
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 21/69

Datum: 10.02.2016

BO BERNER OBERLÄNDER
und Oberländisches Volksblatt OV

Berner Oberländer
3800 Interlaken
033/ 828 80 40
www.berneroberlaender.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 17'675
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 59'880 mm²

grosses Verständnis für Energiefragen vorhanden ist.» *agg*

Walter Brog das Projekt. Es brauche den Effort aus der Region, um die Chance zu nützen, dass sie Teil eines der weltweit grössten Schmalspurnetze würde. Touristische Hotspots wie Montreux, Interlaken, Luzern, Zermatt, Andermatt und St. Moritz würden verbunden. *Anne-Marie Günter*

Das Interesse an der Infoveranstaltung zum Grimsel-Tunnel war gross: Im Saal der KWO gabs mehr Steh- als Sitzplätze.

Die Station Guttannen: Die Bahn würde in einer Galerie auf der Sonnseite durchführen, in Guttannen in einer Doppelspur.

Datum: 05.02.2016

TT THUNER TAGBLATT

Thuner Tagblatt TT
3602 Thun
033/ 225 15 55
www.thunertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 19'405
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 6'671 mm²

Die Schweiz rückt zusammen

BAHN Das Projekt für einen Grimseltunnel nimmt Fahrt auf. Die Stromnetzbetreiberin Swissgrid zieht mit. Ab 2025 sollen Züge zwischen Touris-muszentren wie Interlaken und Zermatt fahren.

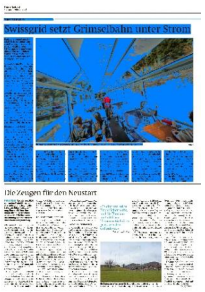
Die Grimselbahn ist nicht mehr länger eine vage Vision. Die Machbarkeitsstudie fiel positiv aus. Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina stellten sich gestern auf die Seite der Initianten. Schub erhält das Projekt auch von der Netzgesellschaft Swissgrid. Sie muss die Stromleitung über die Grimsel erneuern und will die Kabel in den Tunnel verlegen. Ein Kabelstollen würde 490 Millionen Franken kosten, der gemeinsame Tunnel für Stromleitung und Bahn 580 Millionen. Der 22 Kilometer lange Tunnel soll ab 2025 das Oberhasli mit dem Goms verbinden. Damit entstünde ein Bahnnetz zwischen vielen grossen Tourismusdestinationen. Direkte Züge von Interlaken nach Zermatt oder St. Moritz würden möglich. *jw*

Datum: 05.02.2016

TT THUNER TAGBLATT

Thuner Tagblatt TT
3602 Thun
033/ 225 15 55
www.thunertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 19'405
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 129'180 mm²

TUNNELPROJEKT IN DEN ZENTRALALPEN

Swissgrid setzt Grimselbahn unter Strom

Panoramazüge wie der Glacier Express könnten nach dem Bau des Grimseltunnels Zermatt oder St. Moritz mit Interlaken verbinden.

Dank der Stromnetzgesellschaft Swissgrid könnte ein alter Traum wahr werden. Ab dem Jahr 2025 soll eine Schmalspurbahn vom Berner Oberland ins Wallis fahren – durch einen Grimseltunnel, der auch von einer Starkstromleitung genutzt wird.

Von einer Grimselbahn träumen Bahnpioniere schon sehr lange. Jetzt bietet sich «eine einmalige Chance» für die Verwirklichung, wie die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina gestern in Bern dargelegt haben: Die Netzgesellschaft Swissgrid muss ihre Stromleitungen über die Grimsel erneuern und ausbauen. «Es wäre sinnvoll, sie endlich in den Boden zu verlegen. Der Grimseltunnel wäre dazu ideal», sagte Egger.

Swissgrid zieht bei dem Projekt mit. Sie könnte so in der Grimselregion 121 Strommasten und rund 22 Kilometer Stromleitung abbauen, sagte Yves Zumwald, CEO ad interim der Netzgesellschaft. Ebenso liessen sich teure Schutzmassnahmen in diesem durch Lawinen- und Felsstürze gefährdeten Gebiet einsparen.

Kosten von fast 600 Millionen

Geplant ist ein 22,3 Kilometer langer Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald. Die Investitionskosten für den Bau des Tunnels inklusive Kabelkanal sind auf 580 Millionen Franken veranschlagt. Dies gab der Präsident der Grimselbahn AG, Peter Teuscher, bekannt. Er stützt sich auf eine Machbarkeitsstudie, die positiv ausgefallen sei. Die geologischen Verhältnisse seien güns-

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

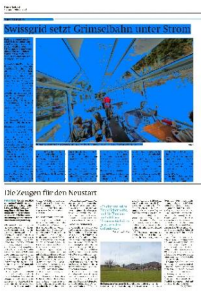
Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60529515
Ausschnitt Seite: 1/5
Bericht Seite: 24/69

Datum: 05.02.2016

TT THUNER TAGBLATT



Thuner Tagblatt TT
3602 Thun
033/ 225 15 55
www.thunertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 19'405
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 129'180 mm²

tig und die Risiken klar überblickbar, sagte Teuscher. Es gebe auch keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt, im Gegenteil: Es würde eine Stromleitung aus einem Schutzgebiet verschwinden. Die Baukosten sollen anteilsmässig zwischen Grimselbahn AG und Swissgrid aufgeteilt werden. Auf genaue Zahlen dazu wollte sich Teuscher nicht behaften lassen. Ein Anhaltspunkt für die Aufteilung sei, dass der Bahntunnel alleine etwa 430 Millionen Franken kosten würde und ein Stromkabelstollen 490 Millionen. Der mögliche Synergiegewinn sei also gross. Auch für Swissgrid würde der gemeinsame Tunnel billiger, als alleine einen zu bauen.

Die Grimselbahn AG prüfte auch eine offenere Linienführung entlang der Bergflanken. Es wären so aber ebenfalls viele Tunnels und Galerien zum Schutz vor Lawinen und Steinschlag nötig, sagte Teuscher. Diese Variante wäre 25 Prozent teurer geworden als der nun bevorzugte lange Tunnel. Geplant sind zwei unterirdische Haltestellen: eine in Guttannen mit der Möglichkeit für Zugkreuzungen und eine bei der Handegg, die insbesondere Mitarbeitende der Kraftwerkbetreiberin KWO, Berggänger und Touristen nutzen könnten. Ein Autoverlad ist nicht vorgesehen, da das Potenzial neben Furka und Lötschberg als zu gering angesehen wird. Auch Güterzüge sind kein Thema.

Werben um Fabi-Gelder

Der Bahnteil der Strecke soll mit Geldern aus dem Bahninfrastrukturfonds (Fabi) finanziert werden. Dieser von der Schweizer Stimmbevölkerung 2014 beschlossene Fonds wird mit Einlagen aus LSVA, Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer, Bundesmitteln und Kantonsbeiträgen gespeist. Die Kantone Bern und Wallis haben das Projekt Grimselbahn beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Es käme auf eine lange Liste an geplanten Unterhalts- und Ausbauprojekten für Bahnen. Egger betonte, dass es keine Quersubventionierungen zwischen Bahn und Stromleitung geben werde. Der Antrag auf Fabi-Gelder sei nicht chancenlos: «Fabi ist gemacht, um die Schieneninfrastruktur zu finanzieren. Wir haben ein Projekt, das nicht nur zwei Regionen dient, sondern es sind viele andere Bergkantone dabei, die davon profitieren werden», sagte Egger.

Grimselbahn-Präsident Teuscher rechnet mit 400 000 Passagieren pro Jahr und einem Arbeitsplatzeffekt von 35 Vollzeitstellen. Gesamthaft könne so eine regionale Wertschöpfung von etwa 5 Millionen Franken generiert werden. «Wir sind überzeugt, dass wir so gute Argumente haben und zudem die Bergkantone, die Stromlobby und Umweltverbände im Rücken, sodass die Parlamentarier fast nicht anders können als Ja sagen zum Projekt», sagte Teuscher.

> «Mit dem Grimseltunnel können Bahn- und Strominfrastruktur intelligent gebündelt werden.»
>
> *Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern*

In einem weiteren Schritt soll das Plangenehmigungsverfahren bis 2019 abgeschlossen werden, sodass dann mit dem Bau begonnen werden kann. Die Projektierungskosten werden auf 6 Millionen Franken geschätzt. Diese Summe sollen beteiligte Kantone der Gotthard-Region, der Innerschweiz und der Kanton Bern sowie Swissgrid tragen.

Ziel ist es, die Grimselbahn 2025 in Betrieb zu nehmen. Es sei eine Chance für den öffentlichen Verkehr und für den Tourismus, betonten Egger und Cina. Mit der Grimselbahn würde ein Meterspurnetz von rund 850 Kilometern verbunden. Allerdings haben diese Meterspurbahnen aber teils noch verschiedene Zahnrad-, Strom- und Bremssysteme. Und die eingerechnete Goldenpass-Linie ist zwischen Interlaken und Zweisimmen nur mit den bestellten Umspurwagen erschliessbar. Neu könnten aber künftig Züge von Interlaken nach Zermatt oder St. Moritz fahren. Die Gesellschaften Zentralbahn und Matterhorn-Gotthard-Bahn sind im Beirat der Grimselbahn tätig und dem gegenüber Projekt positiv eingestellt. *Julian Witschi*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

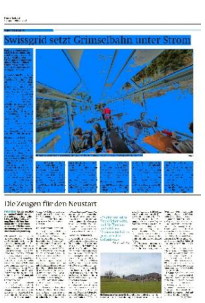
Argus Ref.: 60529515
Ausschnitt Seite: 2/5
Bericht Seite: 25/69

Datum: 05.02.2016

TT THUNER TAGBLATT

Thuner Tagblatt TT
3602 Thun
033/ 225 15 55
www.thunertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 19'405
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 129'180 mm²

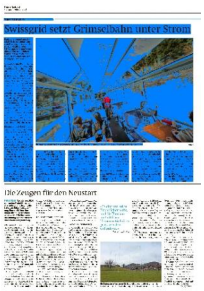
Skizze des geplanten Grimseltunnels. zvg

Datum: 05.02.2016

TT THUNER TAGBLATT

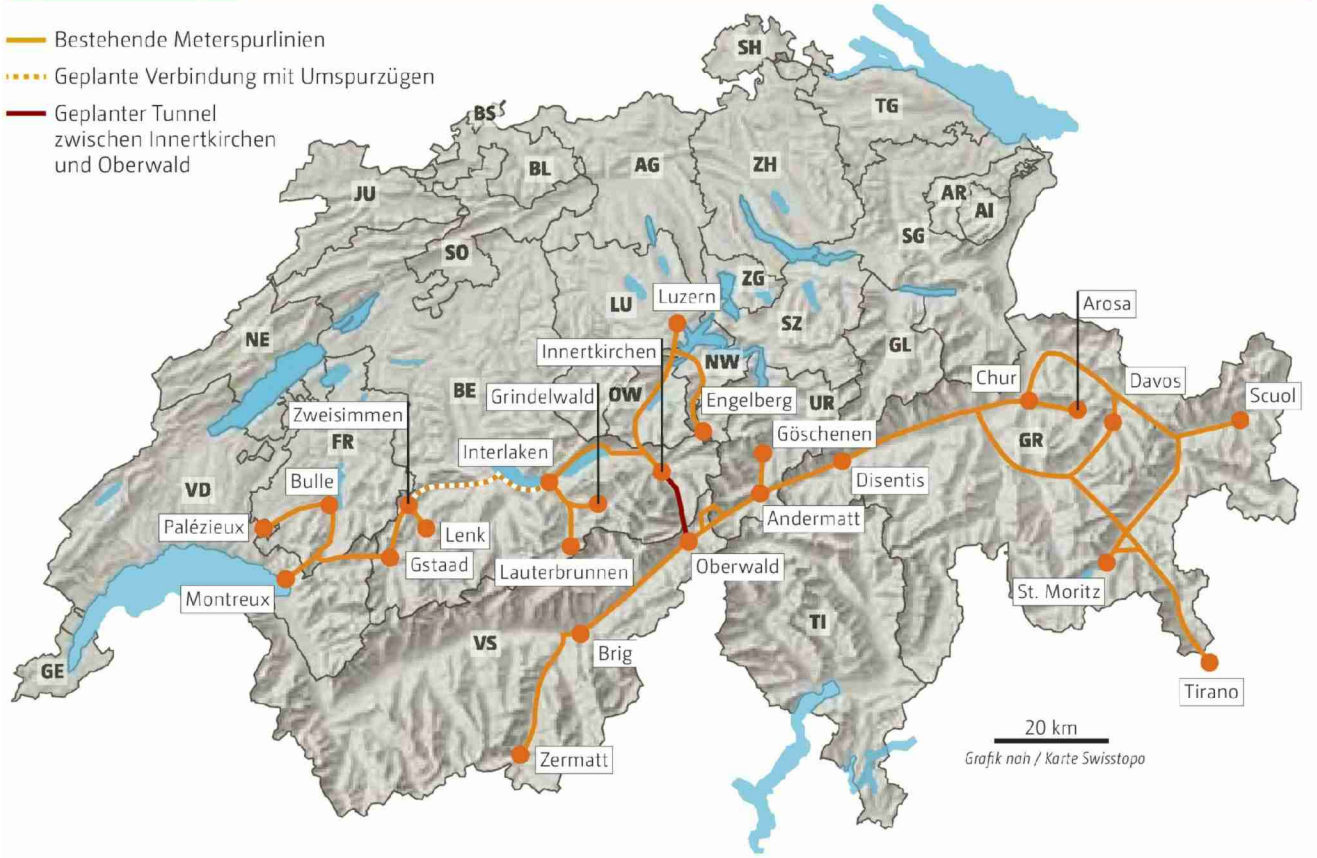
Thuner Tagblatt TT
3602 Thun
033/ 225 15 55
www.thunertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 19'405
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 129'180 mm²

LÜCKENSCHLIESSUNG

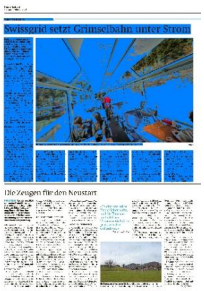


Datum: 05.02.2016

TT THUNER TAGBLATT

Thuner Tagblatt TT
3602 Thun
033/ 225 15 55
www.thunertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 19'405
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 129'180 mm²

REAKTIONEN

«Wir sehen es als Chance», meint Walter Brog, Gemeindepräsident von Innertkirchen, angesprochen auf die Grimselbahn. «Rein vom Ortsbild her ist es schön, wenn die Freileitungen im Boden verschwinden.»

Brog betont, dass die Region in die Planung einbezogen wurde. Er selbst sei als Verwaltungsrat der Grimselbahn AG von Beginn weg dabei gewesen. Der Gemeindepräsident verspricht sich vom neuen Bahnanschluss auch touristisch einiges.

Dem schliesst sich Hanspeter Wenger, CEO und Verwaltungsratspräsident der Bergbahnen Meiringen-Hasliberg AG, an. «Die Grimselbahn würde die Destination Haslital enorm aufwerten», meint er und ergänzt: «Ich bin überzeugt, dass mehr Walliser den Weg ins Oberhasli finden würden, als Hasler ins Wallis.»

Auch Stefan Otz, Direktor von Interlaken Tourismus, attestiert dem Projekt hohes touristisches Potential. «Es braucht im Schweizer Tourismus wieder mal ein Pilotprojekt für das ganze Land.» Otz glaubt, dass man das grösste Schmalspurnetz der Welt «hervorragend» vermarkten könnte. «Es handelt sich um ein ganz neues Reiserlebnis. Statt einer Kreuzfahrt auf dem Meer macht man eine Kreuzfahrt in der Bahn. Schon heute sei die Schweiz ein «Bahn El Dorado». «Wir verfügen schon heute über wunderschöne, bekannte Bergstrecken, die man so zusammenhängen könnte.»

Mit dem Angebot könne man gemäss Otz eine neue Nachfrage schaffen. «Gerade bei den attraktiven Individualgästen aus dem asiatischen Fernmarkt könnte das sehr beliebt sein.»

Auch beim der Regionalkonferenz Oberland-Ost ist man dem Projekt gegenüber «im Grundsatz positiv eingestellt», wie Präsident Peter Flück bestätigt. «Die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz wurde letztes Jahr informiert und wir haben auch eine finanzielle Beteiligung an den Untersuchungen beschlossen.»

Nun wolle man die Resultate vertieft prüfen. «Dann schauen wir, ob und wie wir das Projekt weiter unterstützen.» *sgg*

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60529515
Ausschnitt Seite: 5/5
Bericht Seite: 28/69

Datum: 05.02.2016

Der Bund

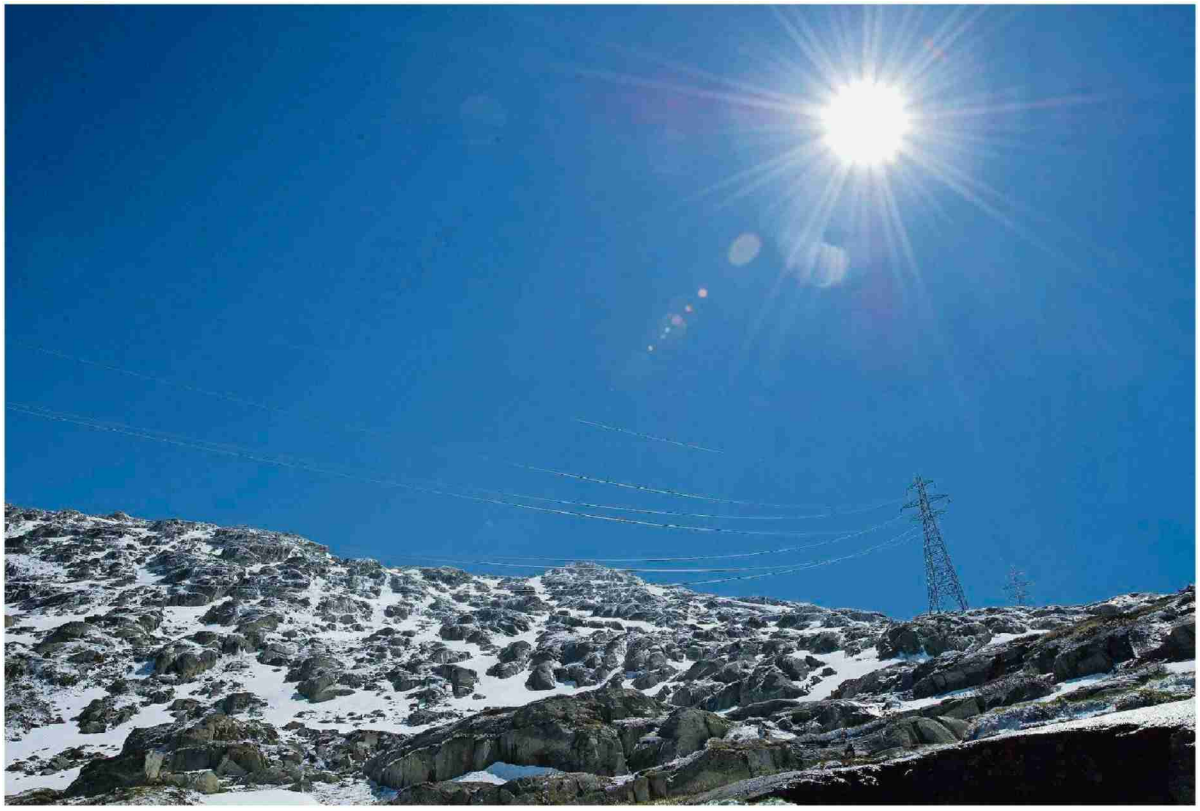
Der Bund
3001 Bern
031/ 385 11 11
www.derbund.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'417
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 21
Fläche: 77'366 mm²

In 38 Minuten von Meiringen nach Oberwald

Die Grimselbahn AG und Swissgrid spannen für ein Tunnelprojekt zusammen . Eine neue Machbarkeitsstudie gibt Auskunft über die Möglichkeiten.



Die Strommasten am Grimselpass würden dank der «Tunnel»-Verlegung der Leitung verschwinden. Foto: Peter Schneider (Keystone)

Michael Hunkeler

Die Idee Grimselbahn ist alt. Im Jahr 1860 scheiterte der Bau eines Bahntunnels durch das Grimselmassiv an einem anderen Grossprojekt: dem Gotthardtunnel. Seither wurde immer wieder versucht, die Leute von dem Vorhaben zu überzeugen. Bisher ohne Erfolg. Nun liegt eine Machbarkeitsstudie für ein Gemeinschaftsprojekt der Swissgrid, der Schweizer Stromnetzbetreiberin, und der Grimselbahn AG vor, welches zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen will. Swissgrid muss in den kommenden zehn Jahren Teile ihres Stromnetzes erneuern. Dazu könnten die bestehenden Stromleitungen auf der Grimsel unter die Erde verlegt werden. Für die Bahn steht das touristische Angebot im Vordergrund. Durch den Tunnel zwischen Meiringen und Oberwald könnten zwei Schmalspurnetze, die Matterhorn-Gotthard-Bahn und die Zentralbahn, miteinander verbunden werden, was die Fahrzeit um rund drei Stunden verringern würde. Beide Bahnen steuern wichtige Feriendestinationen an: «Wir verbinden Montreux mit St. Moritz und Zermatt mit Luzern», sagte Jean-Michel Cina, Walliser Volkswirtschaftsdirektor, gestern vor den Medien in Bern. Insgesamt entstünde so ein Schmalspurnetz von rund 850 Kilometern - das längste der Welt (siehe Kasten). Die neue Machbarkeitsstudie legt nun die Kosten offen.

Teurere Variante für Swissgrid

Die Swissgrid hat in ihrer Strategie für das Jahr 2025 mehrere Standorte eruiert, welche aufgerüstet werden müssen. Darunter auch die Hochspannungsleitungen, welche über den Grimselpass verlaufen. Würde das Projekt angenommen, könnten rund 121 Strommasten und 22 Kilometer Stromleitungen abge-

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60524198
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 29/69

Datum: 05.02.2016

Der Bund

Der Bund
3001 Bern
031/ 385 11 11
www.derbund.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'417
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 21
Fläche: 77'366 mm²

baut werden. Einige davon im Grimselschutzgebiet. Da das Bahn- wie auch das Stromprojekt zusammengelegt werden, entstehen Kostenersparnisse. Würde der Kabelstollen von Swissgrid alleine gebaut, so entstünden Kosten von rund

«Wir verbinden Montreux mit St. Moritz und Zermatt mit Luzern.»

Jean-Michel Cina, Volkswirtschaftsdirektor VD

490 Millionen Franken. Bei einem Alleingang der Grimselbahn wären mit 430 Millionen Franken zu rechnen. Ein gemeinsamer Tunnel für Kabel und Bahn kostet allerdings nur rund 580 Millionen Franken. Also je 290 Millionen Franken für beide Parteien.

Für Swissgrid ist aber ein Tunnel nicht unerlässlich. Eine Erneuerung der bisherigen Leitungen mit den nötigen Sicherheitsmassnahmen würden laut Yves Zumwald, Swissgrid-Chef, rund «100 bis 150 Millionen Franken» kosten. Dies sind 100 bis 140 Millionen weniger als für die Tunnelversion. Irene Fischbach, Kommunikationsverantwortliche Swissgrid, sagt auf Anfrage: «Nebst den Kosten sind wir verpflichtet, bei unseren Projekten auch raumplanerische und technische Aspekte sowie den Umweltschutz zu berücksichtigen.» Es sei ausserdem Teil des offiziellen Verfahrens, beide Varianten, Freileitungen wie auch Verkabelung, zu prüfen.

Touristenattraktion

Wer profitiert sonst vom Grossprojekt? Eine Marktstudie der Universität St. Gallen geht davon aus, dass die Strecke jährlich von rund 400 000 Personen befahren würde. Weiter würden in der Region rund 35 Arbeitsplätze geschaffen und eine zusätzliche Wertschöpfung von 5 bis 5,5 Millionen Franken generiert. «35 Arbeitsplätze klingt nicht nach viel», sagte Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG. «Hochgerechnet auf Bern würde dies einem Zuwachs von 1500 Arbeitsplätzen gleichkommen.» Dies dürfte den strukturschwachen Bergregionen Erleichterung bringen. Ausserdem erhoffen sich die Initianten durch das grosse Streckennetz einen touristischen Mehrwert. So könnte man «neue Ferienkombis und Reise-Angebote» machen, so Barbara Egger-Jenzer, bernische Baudirektorin. Dies dürfte vor allem für die grossen Tourismusdestinationen von Vorteil sein.

Die Frage bleibt aber offen, ob die Gelder an einem anderen Ort nicht eine höhere Wertschöpfung generieren würden. Das Projekt ist laut Barbara Egger-Jenzer auf eine Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (Fabi) angewiesen. Was dem Fonds entnommen wird, dürfte also an einem anderen Ort fehlen. Im Frühling 2019 wird das eidgenössische Parlament über die eingereichten Projekte entscheiden.

Der nächste Schritt für die Verantwortlichen wird deshalb sein, eine detaillierte Projektplanung zu erstellen. Die Kosten dafür von rund sechs Millionen Franken werden von Swissgrid und den Kantonen Bern, Wallis, Uri, Graubünden und Tessin getragen. Auch die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden prüfen zurzeit eine Beteiligung. Die Initianten rechnen mit einer Bauzeit von sechs Jahren bis Inbetriebnahme. Der Tunnel soll bis 2025 fertiggestellt sein.

Die Lücke im Netz

Passagiere müssen teils umsteigen

Das 850 Kilometer lange Schmalspurstreckennetz, welches von den Initianten angestrebt wird, hat eine kleine Lücke. Auf der Strecke von Zweisimmen bis Interlaken haben die Gleise eine normale Spurweite. Damit die Passagiere aus Montreux dennoch sitzen bleiben können, wird in Zweisimmen eine sogenannte Umspuranlage gebaut. Diese passt die Spurweite des Zuges der Spurweite der Gleise an.

Ausserdem werden die verschiedenen Tourismusdestinationen zwar miteinander verbunden, ganz sitzen bleiben wird man auf dem Streckennetz allerdings nicht können. Wer von Interlaken weiter östlich fahren will, wird in die Zentralbahn umsteigen müssen. *(hum)*

TA-Grafik mt

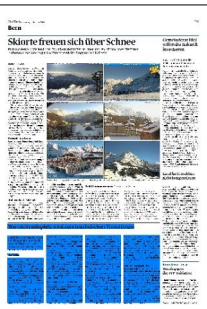
Querschnitt des geplanten Grimselbahntunnels. Foto: zvg

Datum: 06.02.2016

Der Bund

Der Bund
3001 Bern
031/ 385 11 11
www.derbund.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'417
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 23
Fläche: 31'282 mm²

Wer nicht mitspielt, wird zum touristischen Transitraum

Lisa Stalder

Damit das touristische Potenzial der geplanten Grimselbahn ausgeschöpft wird, müssen die Tourismusregionen selber aktiv werden.

Als «Leuchturmprojekt» bezeichnete der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina am Donnerstag den geplanten Grimselbahntunnel. Mit dem Bau des 22,3 Kilometer langen Tunnels zwischen Innertkirchen und Oberwald würden auch die beiden Schmalspurbahnnetze der Schweiz miteinander verbunden, was eine Chance sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Tourismus sei. Eine Aussage, die Tourismusvertreter aus dem Berner Oberland und dem Oberwallis jubeln liess.

Therese Lehmann, stellvertretende Leiterin der Forschungsstelle Tourismus an der Universität Bern, drückt sich etwas zurückhaltender aus. Das Projekt führe sicher zu einem «gewissen Aufbruch». In erster Linie würden davon aber jene touristischen Hotspots profitieren, die bereits heute gut besucht seien - zum Beispiel Zermatt, Luzern oder auch St. Moritz. Lehmann sieht aber auch ein gewisses Potenzial für jene Gemeinden und Regionen, die in unmittelbarer Nähe der geplanten Bahnlinie liegen. Insbesondere das Gebiet Meiringen/Haslital, das sich derzeit eher in einer touristischen Sackgasse befinde, könnte vom Bahnprojekt profitieren, sagt Lehmann. Das vorhandene Potenzial könne aber nur ausgeschöpft werden, wenn die Gemeinden und Regionen selber aktiv würden und neue touristische Attraktionen schüfen. Nur so könnten neue Gäste in die Region gelockt werden. «Geschieht dies nicht, besteht die Gefahr, zum touristischen Transitraum zu werden.»

Lötschental geriet ins Abseits

Dass es nicht immer nur Sieger gebe, zeige der neue Lötschbergtunnel. Durch diesen hätten Kandersteg und das Lötschental an Bedeutung verloren. «Dank der schnelleren Verbindung reisen die Leute weiter.» Es sei also durchaus möglich, dass künftig gewisse Orte entlang des Schmalspurnetzes gar weniger stark besucht würden, sagt Lehmann.

Martin Bachofner, Direktor von Gstaad Saanenland Tourismus, glaubt indes nicht, dass Gäste künftig direkt von Luzern nach Zermatt reisen und das Saanenland links liegen lassen werden. Im Gegenteil: Er sehe dieses Projekt «sehr positiv», wie er auf Anfrage verlauten lässt. Indem die beiden Bahnnetze miteinander verbunden würden, werde das Zugreisen und das sogenannte Touring - ein Reisetrend - erleichtert. So würden nun neue touristische Produkt-Kombinationen möglich, insbesondere auch für Goldenpass. «Davon kann auch die Destination Gstaad profitieren», sagt Bachofner.

Auch Bern-Tourismus-Direktor Markus Lergier sieht keinen Grund zur Sorge: Er ist überzeugt, dass Stadt und Region Bern vom Grimseltunnel profitieren werden - auch ohne an das Schmalspurnetz angeschlossen zu sein. Bern fungiere bereits heute als Drehscheibe für Touristen, welche die Schweiz per Bahn entdecken wollen. Daran werde sich auch künftig nichts ändern. Im Gegenteil: «Mit jeder zusätzlichen Bahnlinie wird das bestehende Angebot ausgebaut.» In anderen Worten: Dank des neuen Tunnels hätten Gäste künftig noch mehr Möglichkeiten, Tagesausflüge zu gestalten, beispielsweise eine Rundreise Bern-Grimsel-Lötschberg-Bern. Dies getreu dem Motto von Bern Tourismus: «Stay in Bern - discover Switzerland» (Halte dich in Bern auf - entdecke die Schweiz). Für Lergier ist klar: «Diese neue Verbindung hat Potenzial.» Bern Tourismus werde sich zu gegebener Zeit aktiv in die Entwicklung des touristischen Angebots einbringen.

Hohe Kosten begründbar

Insgesamt stellt Tourismusexpertin Therese Lehmann dem Grimselprojekt ein gutes Zeugnis aus: Es sei grundsätzlich immer wünschenswert, sektorübergreifende Projekte zu realisieren. Dadurch, dass der neue Tunnel auch für die Starkstromleitung genutzt werden könne, sei der Nutzen noch grösser. Angesichts dessen seien auch die 580 Millionen Franken, die das Projekt kosten werde, im Vergleich mit Investitionen in reine Tourismusprojekte begründbar.

Der Grimseltunnel, den die Grimselbahn AG und die Stromnetzgesellschaft Swissgrid realisieren wollen, soll 2025 in Betrieb genommen werden.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60536464
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 31/69

Datum: 05.02.2016

Bieler Tagblatt

Bieler Tagblatt
2501 Biel
032/ 321 91 11
www.bielertagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 20'793
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 5'406 mm²

Schweiz soll weiter zusammenrücken

Grimseltunnel Die Grimselbahn ist nicht mehr länger eine vage Vision. Die Machbarkeitsstudie fiel positiv aus. Weiteren Schub erhält das Projekt von der Netzgesellschaft Swissgrid. Sie muss die Stromleitung über die Grimsel erneuern und will die Kabel in den Tunnel verlegen. Ein Kabelstollen würde 490 Millionen Franken kosten, der gemeinsame Tunnel für Stromleitung und Bahn rund 580 Millionen. Der 22 Kilometer lange Tunnel soll ab 2025 das Oberhasli mit dem Goms verbinden. Damit entstünde ein Netz an Meterspurbahnen zwischen vielen grossen Tourismusdestinationen, hiess es gestern. *jw*

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60525096
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 32/69

Datum: 02.02.2016

Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau-Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 43'536 mm²

Datum: 02.02.2016

Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau-Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 5
Fläche: 38'789 mm²

Dank Swissgrid wird Planung realistischer

580 Millionen Franken soll ein Tunnel von Innertkirchen nach Oberwald kosten, in dem nebst der Bahn auch die Höchstspannungskabel der Swissgrid verlaufen sollen. Der Betrieb könnte im besten Fall ab dem Jahr 2027 starten.

von **BEAT KOHLER**

EXKLUSIV Am kommenden Dienstag werden die Schweizer Netzgesellschaft Swissgrid und die IG Grimselplan ihre Pläne für einen Grimseltunnel in Bern vorstellen. Am Donnerstag flatterte die Einladung zum öffentlichen Informationsanlass am 8. Februar um 19.30 Uhr im Grimseltor in Innertkirchen in die Haushalte. Dieser Zeitung liegt bereits jetzt ein Dokument mit den Einzelheiten zum Projekt vor. Darin sind vor allem die Kosten und der Zeitplan detaillierter vorgestellt.

Bahn kann sich die Kosten teilen

Wenn ein Tunnel für die Bahn und die Hochspannungsleitungen der Swissgrid gemeinsam gebaut würde, würde dies das Bauwerk gegenüber einem reinen Bahntunnel zwar von 430 auf 580 Millionen Franken verteuern. 335 Millionen würden demnach von der Swissgrid getragen, sodass die Grimselbahn noch 245 Millionen Franken tragen müsste – 185 Millionen Franken weniger als bei einem reinen Bahntunnel.

Die Swissgrid könnte mit dem Tunnel in relativ kurzer Zeit eine Höchstspannungsverbindung bauen, und gleichzeitig würden die Freileitungen auf dem Pass verschwinden. Die Initianten rechnen im Idealfall damit, dass die Baubewilligung bereits in vier Jahren vorliegt. Bis 2027 könnte der Tunnel dann bereits fertig gestellt sein.

Ein grosser Teil der Planungskosten ist laut dem vorliegenden Dokument bereits finanziert – zumindest seitens der Swissgrid, welche die Hälfte der notwendigen sechs Millionen Franken offenbar bereits bereitstellen kann. Für die Hälfte der Grimselbahn steuert offenbar das Programm San Gottardo 2020 1,5 Millionen Franken bei, und der Kanton Bern hat bereits 900'000 Franken gesprochen. Weitere Beiträge von insgesamt 400'000 Franken hat die Grimselbahn von den Kantonen Obwalden, Nidwalden und Luzern beantragt.

Bekannte Geologie

Bei der Grimselbahn AG geht man davon aus, dass sich der notwendige Stollen relativ leicht erstellen lässt. Durch den Kraftwerksbau sei die Geologie weitgehend bekannt, und es seien keine grossen Risiken zu erwarten. Entgegen früheren Entwürfen verläuft die Linienführung zum jetzigen Zeitpunkt auf der nördlichen Talseite komplett im Berg. Vorgesehen sind zwei Stationen, eine in Guttannen und eine an der Handegg. Insgesamt soll der Tunnel, der in Oberwald wieder ans Tageslicht kommt, 21,6 Kilometer lang werden.

Lokal verankert

Für das Projekt wurde im Juni vergangenen Jahres die Grimselbahn AG mit Sitz in Innertkirchen gegründet. Gemäss dem Handelsregister präsidiert Peter Teuscher den Verwaltungsrat. Als Mitglieder eingetragen sind Herbert Volken, der Innertkirchner Gemeindepräsident Walter Brog, Thomas Gasser, Gasser Felstechnik AG, Gianni Biasiutti, scheidender CEO der KWO, SVP-

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60521853
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 34/69

Datum: 02.02.2016

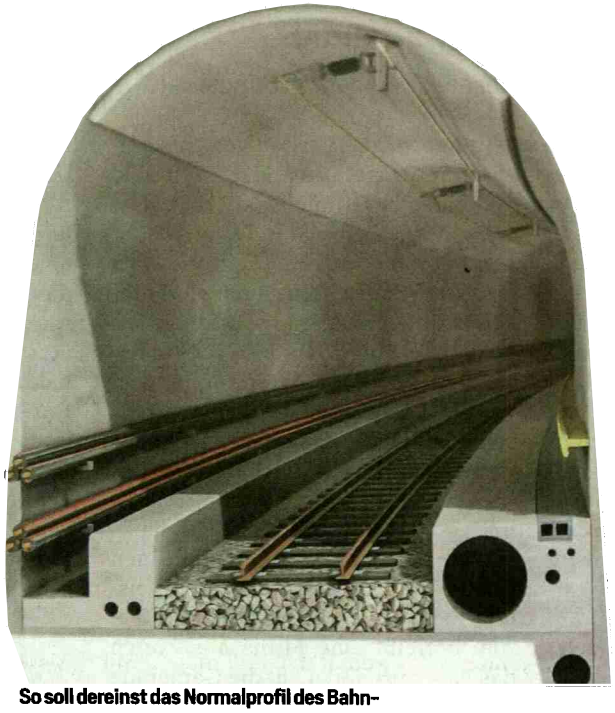
Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau-Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 5
Fläche: 38'789 mm²



So soll dereinst das Normalprofil des Bahntunnels mit den Höchstspannungskabeln der Swissgrid aussehen.

Grossrat Gerhard Fischer und Roger Nager. Aktien gezeichnet haben die Gemeinden Innertkirchen, Obergoms und Andermatt sowie die KWO und die IG Grimselbahn. Diese AG ist zuständig für die Mittelbeschaffung seitens der Bahn und für die Durchführung des Planungsverfahrens.

Bahnen sind zuversichtlich

In Schreiben, welchen dieser Zeitung vorliegen, äussern sich die Bahnen, welche mit dem Grimseltunnel verbunden würden, positiv zum Projekt. «Mit der Bündelung von Strom- und Verkehrsinfrastruktur durch die Grimsel liegt nun ein interessantes und unterstützungswürdiges Projekt vor», erklärt beispielsweise Fernando Lehner, CEO der Matterhorn Gotthard Bahn. Die Rhätische Bahn sieht die Möglichkeit von «spannenden Angebotsvarianten», und bei der Zentralbahn spricht man von der Erschliessung eines zusätzlichen touristischen Potenzials. Entsprechende Studien haben bereits früher aufgezeigt, dass ein Passagieraufkommen von bis zu 400'000 Personen im Jahr zu erwarten ist. Die IG Grimselbahn rechnet durch die Bahn mit einer jährlichen Wertschöpfung von rund fünf Millionen Franken und mit 35 neuen Arbeitsplätzen im Oberhasli. Immerhin fast so viele Stellen, wie aktuell bei den KWO verloren gehen.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60521853
Ausschnitt Seite: 2/2
Bericht Seite: 35/69

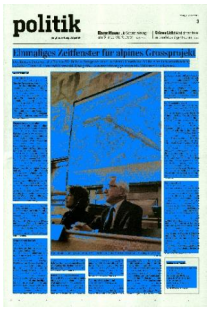
Datum: 05.02.2016

Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau-Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 118'939 mm²

Einmaliges Zeitfenster für alpines Grossprojekt

Der Kanton Bern und der Kanton Wallis kämpfen gemeinsam mit der Grimselbahn AG für eine Tunnelverbindung zwischen Innertkirchen und Oberwald. Eine grobe Kostenschätzung geht von 580 Millionen Franken aus.

von **BEAT KOHLER**

GRIMSELBAHN «Jetzt oder nie», brachte der Walliser Staatsrat Jean Michel-Cina die Situation auf den Punkt. Es biete sich jetzt eine einzigartige Gelegenheit, die es jetzt zu nutzen gelte. «Jede Generation sollte die Möglichkeit haben, eine Vision umzusetzten», so Cina. Der Grimseltunnel sei ein solche Vision. Angesichts der vorliegenden Zeitplanung habe er gute Hoffnung, dass er die Fertigstellung dieses Werkes miterleben werde. Er hoffe, dass sich dereinst viele Menschen dank des neuen Tunnels von der Einzigartigkeit des Obergoms überzeugen würden, schwärmte der Walliser Staatsrat.

Finanzen entscheiden alles

Erfreut aber nicht ganz so überschwänglich tönte es auf der Berner Seite. Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer richtete ihre Betrachtung auf «die alles entscheidende Frage» der Finanzen. Die grob veranschlagten Kosten von 580 Millionen Franken «sind eine grosse Herausforderung, aber nicht eine zu grosse», zeigte sich Egger überzeugt. Realistische Chancen auf eine Umsetzung hat der Bau, weil die Schweizer Netzgesellschaft Swissgrid gleichzeitig ihr Höchstspannungsnetz erneuert und mit dem Tunnel eine Ideale Lösung für die Verbindung ins Wallis sieht. Durch diese Zusammenarbeit können die Kosten geteilt werden, und sowohl die Grimselbahn AG als auch Swissgrid können gegenüber separaten Tunneln beträchtliche Kosten einsparen. Wie genau die Teilung aussieht, das wollten die Projektverantwortlichen an der Pressekonferenz in Bern partout nicht beziffern. Dies werde sich in der Projektplanung ergeben. «Es wird keine Quersubventionierung geben, weder für die Bahn noch für die Kabelanlage», hielt Egger fest. Man wolle sich aber nicht jetzt schon auf eine Zahl festlegen.

Damit das Projekt bahnseitig eine Chance hat, muss es nun rasch gehen. Denn finanziert würde dieses Projekt über die Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI. Das heisst, wenn das Parlament 2019 über den nächsten Ausbauschritt entscheidet, muss ein möglichst pfannenfertiges Projekt vorliegen. Aus diesem Grund soll die Planung nun rasch vorangetrieben werden. Im Jahr 2018 soll ein Konzessionsgesuch beim Bund eingereicht werden.

Gespräche mit den BAV

Egger geht davon aus, dass dann die Chancen für das Projekt intakt sind. «Projekte, die Infrastrukturen bündeln, waren bei der Ausarbeitung des FABI-Paketes zur Bahnfinanzierung noch nicht vorgesehen», räumt Egger zwar ein. Die Kantone Wallis und Bern hätten aber mit dem zuständigen Bundesamt für Verkehr Kontakt aufgenommen und über die Bedeutung des Projekts informiert. «Die Diskussion ist angelaufen. Ich bin sicher: Niemand wird sich einer finanziell intelligenten Lösung verschliessen wollen», so Egger. Und die vorgeschlagene Variante sei eine intelligente Lösung. Dieses Projekt stehe auch nicht in direkter Konkurrenz zu anderen Projekten, beispielsweise im städtischen Regionalverkehr, sondern biete eine gute, auf eine Bergregion zugeschnittene Lösung. Auch deshalb hofft sie, dass für die Grimselbahn FABI-Mittel zurück in den Kanton Bern fliessen, der der zweitgrösste Nettozahler bei diesem Fonds ist.

Geld für Planung steht bereit

Das Geld für die nun anstehenden Planungsschritte haben die Swissgrid und verschiedene Kantone bereits zum grössten Teil gesprochen. Insgesamt sind dies sechs Millionen Franken, die hälftig zulasten der Bahn und der Swissgrid gehen. Auch für die Swissgrid muss es nun rasch vorangehen. Die Netzgesellschaft will ihr Höchstspannungsnetz bis 2025 ausbauen, damit die Verbindungen zu grossen Pumpspeicherwerken wie Nant de Drance im Wallis die entstehenden Kapazitäten verkraften.

Technisch herausfordernd

Dass Synergien zwischen Bahn und Stromleitungen bestehen, ist also offensichtlich. Statt den Strom weiterhin mit Masten über die Grimsel zu führen, bietet dieses Projekt laut Yves Zumwald, CEO a.i. der Swissgrid, ideale Voraussetzungen, Infrastrukturen zu bündeln und die Leitungen durch den Tunnel zu verlegen. Somit können gesamthaft 121 Strommasten und 22 Kilometer Stromleitung abgebaut werden, was das Landschaftsbild der Grimselregion positiv beeinflussen wird. Zudem würden teure Schutzmassnahmen in diesem durch Lawinen- und Felsstürze gefährdeten Gebiet entfallen. Doch viele Detailfragen sind noch nicht geklärt. Welche Auswirkungen beispielsweise die 380 Kilovolt-Leitungen auf die Elektronik der Bahn oder auch auf die Passagiere haben. Zudem gibt es in der Schweiz noch keine Erfahrungen mit unterirdisch verlegten Leitungen in dieser Länge. Zumwald verwies aber auf ein Projekt beim Flughafen Madrid, wo man solche Erfahrungen gemacht

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60526111
Ausschnitt Seite: 1/3
Bericht Seite: 36/69

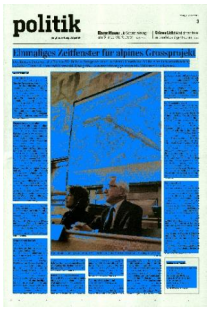
Datum: 05.02.2016

Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau-Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 118'939 mm²

habe. Bis zur allfälligen Umsetzung des Projekts ist aber noch viel Planungsarbeit notwendig.

Nur Personentransport

Geplant ist eine Bahnstrecke zwischen Meiringen und Oberwald. Kernstück ist ein rund 22 Kilometer langer Tunnel ab Innertkirchen durch die Grimsel, wie Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, das Projekt Grimselbahn den zahlreich erschienenen Medienvertretern im Grossratssaal erklärte. In Guttannen soll eine unterirdische Kreuzungsstelle im Tagbau erstellt werden. Eine weitere Station ist in der Handegg geplant – ebenfalls unterirdisch. Dies einerseits zum Erreichen der touristischen Anlagen aber natürlich auch für die Kraftwerke Oberhasli als wintersicherer Zugang zu den Kraftwerksanlagen. Wie Teuscher ausführte, ist ein Gütertransport aus Sicherheitsgründen nicht vorgesehen. Für eine solche gemischte Nutzung wäre nach heutigen Angaben ein Fluchtstollen notwendig, welcher die Kosten sprengen würde. Aus demselben Grund wird auch die Einrichtung eines Autoverlads nicht ins Auge gefasst. Nächtliche Transporte ausserhalb der Betriebszeiten, beispielsweise für die KWO, seien aber vorstellbar.

Region profitiert

Barbara Egger-Jenzer und Jean-Michel Cina betonten die Chance für den öffentlichen Verkehr und den Tourismus, die das «innovative Projekt» bietet. Durch den Anschluss der neuen Grimselbahn an bestehende Bahnen entsteht eines der weltweit längsten Schmalspurnetze von gesamthaft 850 Kilometern, das Tourismusregionen in mehreren Kantonen von Montreux bis St. Moritz umsteigefrei verbindet. Aufgrund der Machbarkeitsstudie rechnete die Grimselbahn mit 400'000 Passagieren pro Jahr und einem Arbeitsplatzeffekt von 35 Vollzeitstellen. Den Vorwurf, es komme ja kein Tourist, um durch einen Tunnel zu fahren, konterte Cina mit einem flammenden Plädoyer für das Goms, welches mit der Bahn in 38 Minuten von Meiringen erreichbar wäre. Der Grimseltunnel sei – im Gegensatz zu anderen – ein sinnvolles Tunnelprojekt, doppelte Egger nach: «Unser Ziel ist es, im Jahr 2025 den Grimseltunnel mit Bahn- und Kabelanlage in Betrieb zu nehmen.»

Nr. 141412, online seit: 4. Februar – 19.31 Uhr

Zahlen zum Projekt

Adhäsionsbahn Meiringen – Oberwald:
28,5 Kilometer
Fahrzeit: 38 Minuten
Tunnellänge: 22,26 Kilometer
Längsgefälle Tunnel: < 6 Prozent
Ausbruchmaterial:
1 bis 1,2 Millionen Kubikmeter
Gesamtkosten:
Rund 580 Millionen Franken

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60526111
Ausschnitt Seite: 2/3
Bericht Seite: 37/69

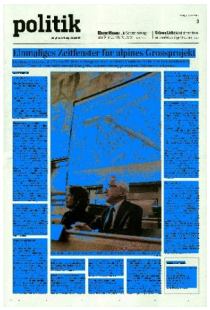
Datum: 05.02.2016

Jungfrau Zeitung

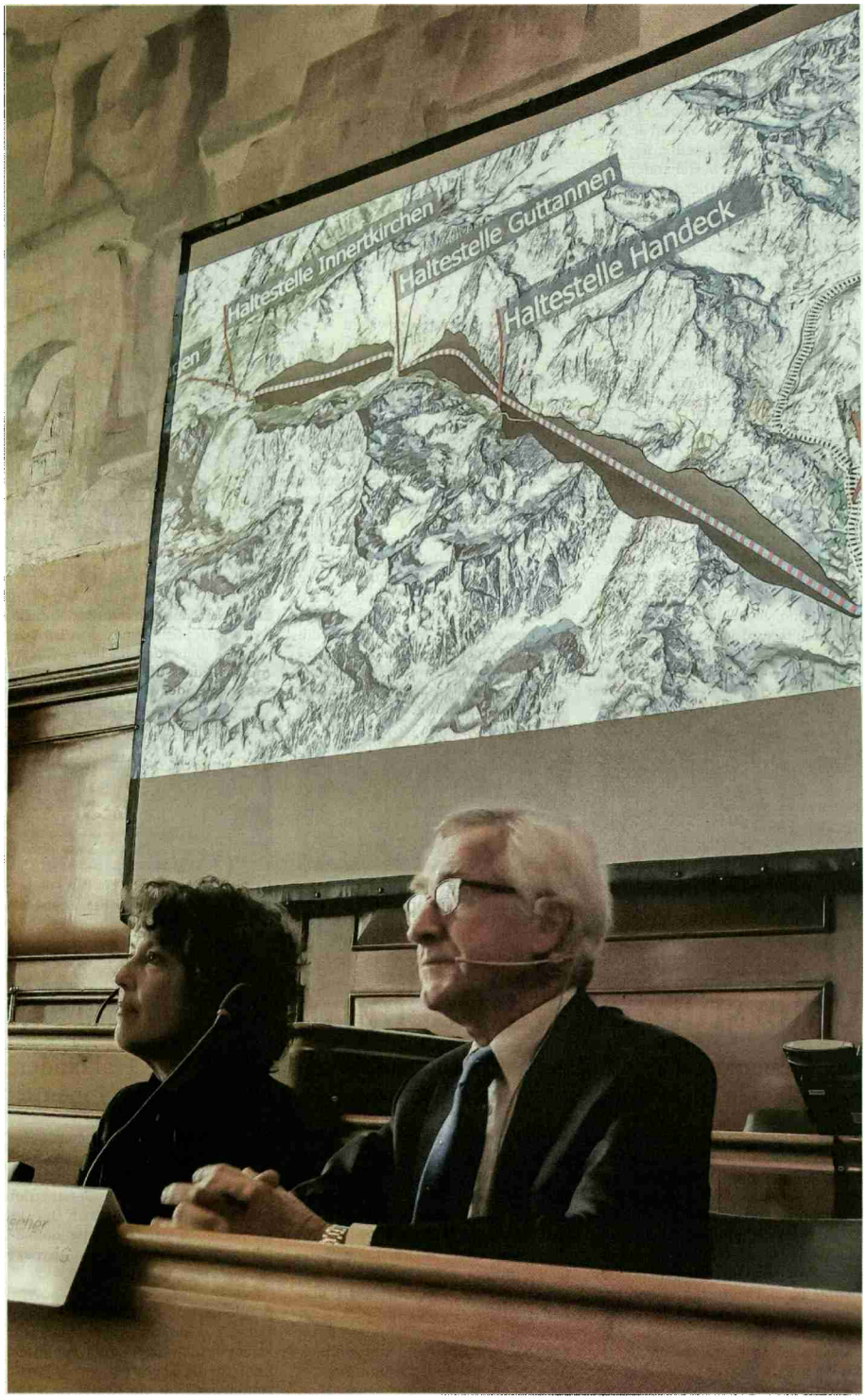
Hauptausgabe

Jungfrau-Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 118'939 mm²



Regierungsrätin Barbara Egger und Peter Teuscher, Grimselbahn AG, sind zuversichtlich bezüglich der Realisierung der Grimselbahn.
Foto: Beat Kohler

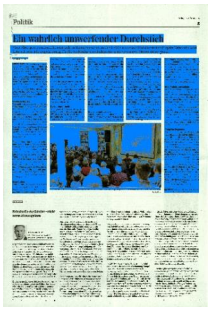
Datum: 12.02.2016

Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 77'599 mm²

Ein wahrlich umwerfender Durchstich

Weit über 400 Personen liessen sich im Besucherzentrum der KWO aus erster Hand über das Projekt Grimseltunnel informieren. Die Begeisterung für die Verbindung zwischen Innertkirchen und Oberwald ist gross.

Im bis auf den letzten Stehplatz besetzten Saal konnte Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, das Projekt vorstellen.

von **BEAT KOHLER**

GRIMSELBAHN Der Strom der Interessierten wollte nicht mehr abbrechen. Die Organisatoren hatten bald bemerkt, dass das Grimseltor nicht ausreichen würde, um allen Zuhörern Platz zu bieten, und verlegten den Informationsanlass zur Grimselbahn in den Besucherraum der Kraftwerke Oberhasli. Doch auch dieser platzte aus allen Nähten, sodass der grössere Teil der gut 400 Anwesenden den Informationen stehend lauschten. Der Raum war so dicht besetzt, dass ein Zuhörer während des Vortrags gar in Ohnmacht fiel.

Ideales Zeitfenster

Wesentliche neue Aspekte zum Projekt Grimseltunnel (www.grimseltunnel.ch) vermittelten Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, und Swissgrid-Projektierer Philippe Meuli nicht, hatten aber einige vertiefende Informationen zum bisher bekannten im Gepäck. Die Swissgrid muss zwar alle Varianten prüfen – also auch einen Ersatz der Freileitung. Da sie ihre Stromleitung zwischen dem Unterwerk Mettlen im Kanton Luzern und Ulrichen im Wallis bis 2025 ersetzt haben will, drängt die Zeit.

Das Problem beim Bau einer Freileitung ist zeitlich nicht das Engineering, sondern die Dauer des Verfahrens. Bei der Linienführung durch das BLN-Gebiet an der Grimsel sind diverse Einsprachen zu erwarten. Bei einem Tunnel, der keinen Einfluss auf die Landschaft hat und der zudem dafür sorgt, dass die heutigen Masten auf dem Pass verschwinden, hat diese Probleme nicht. Dennoch gab sich Meuli in seinem Referat zurückhaltend und sprach zwar von einer einmaligen Chance – aber nur, um diese Synergie zwischen den Projekten zu prüfen.

Neue Station

Anhand eines Längsschnittes machte Teuscher klar, dass es sich bei diesem Projekt eigentlich um drei und nicht um einen Tunnel handelt. Dies dank

den Zugängen an der Handegg und in Guttannen. Das verkürzt die Bauzeit

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60595147
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 39/69

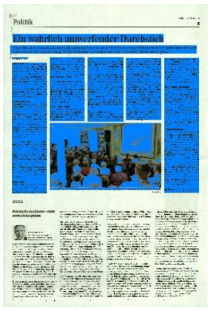
Datum: 12.02.2016

Jungfrau Zeitung

Hauptausgabe

Jungfrau Zeitung
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.jungfrau-zeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 2'073
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 77'599 mm²

und ist aus Sicherheitsgründen notwendig. Der Bahnhof in Guttannen ist auch betrieblich sinnvoll, weil es hier eine Kreuzungsstelle braucht. Wie diese aussehen könnte, zeigte Teuscher in einer Skizze und einer Fotomontage.

Ganz sicher ausgebaut wird die Bahnstrecke zwischen Meiringen und Innertkirchen – unabhängig vom Bau des Tunnels. Wie Teuscher ausführte, werden die KWO die Bahnstrecke erneuern und dem System der Zentralbahn anpassen, also künftig auch mit Wechselstrom fahren. Der Zugang bis nach Innertkirchen ist also gesichert.

Dank an den Visionär

Zu Beginn der Veranstaltung dankte der Präsident der IG Grimselbahn, SVP-Grossrat Gerhard Fischer, dem pensionierten Bauingenieur Ulrich Blatter für sein grosses Engagement.

Ohne Blatter wäre es nicht möglich gewesen, dieses Projekt jetzt aus der Schublade zu ziehen. Er war es, der sich um die Studie zum Bedürfnisnachweis bei der Hochschule St. Gallen bemühte und das Projekt voranbrachte. «Dank seiner Hartnäckigkeit wurde das Projekt wieder auf Vordermann gebracht», so Fischer. Blatter freut sich sehr, dass die Umsetzung seiner Vision nun in greifbare Nähe rückt. Er ist auch immer noch im Vorstand der IG Grimselbahn. «Wir werden nun die Mitgliederwerbung noch aktiver angehen», meinte er nach dem Anlass. Bisher zählt die IG gut 300 Mitglieder – alleine 60 aus Guttannen. Angesichts des gewaltigen Besucheraufmarsches in Innertkirchen wird diese Zahl sicher steigen.

Probleme sind «lösbar»

Von den Anwesenden gab es fast ausschliesslich positive Reaktionen und kaum Fragen. Eine Frage, welche die Zuhörer beschäftigt, war die Sicherheit. Neben einer 380 Kilovolt-Leitung zu reisen, scheint gewisse Ängste auszulösen. Meuli bezeichnete diese Herausforderung als «aus heutiger Sicht lösbar». Teuscher erklärte, die Fragen der Sicherheit müssten zuhanden des Bundesamtes für Verkehr detailliert geklärt werden. Ein Zwischenfall bei der Stromleitung darf die Passagiere nicht gefährden, und auch ein Zwischenfall bei der Bahn darf die Stromleitung nicht gefährden. Dazu sei noch einiges an Planung notwendig. Erfahrungen mit Leitungen im Tunnel hat man bei Mittelspannungen von 132 Kilovolt, beispielsweise im Lötschberg. Erfahrungen mit so langen Höchstspannungsleitungen im Berg gibt es bisher noch nicht. Die Sicherheit war auch mit ein Grund, warum Gespräche mit der Transitgas, welche ihre Leitung ebenfalls über die Grimsel führt, ohne Ergebnis verliefen, wie Teuscher nach der Veranstaltung erklärte.

Der Tunnel sei nicht «allein seligmachend» meinte der Innertkirchner Gemeindepräsident Walter Brog. Dies auch auf eine leise Kritik eines Anwesenden, weshalb der Boden keine eigene Station erhalte, was laut Teuscher rund zehn bis 15 Millionen Franken zusätzlich kosten würde. Der Tunnel sei aber eine einmalige Chance, die es zu packen gelte, so Brog.

Jetzt Projekte entwickeln

Er regte sich über Aussagen von Touristikern im SRF auf, welche im Grimseltunnel vor allem einen Zusatznutzen für die grossen Destinationen Luzern, Interlaken, St. Moritz und Zermatt sahen. «Wir werden damit in dieses Netz eingebunden, und es ist an uns, entsprechende Projekte zu entwickeln», so Brog. Auch er freute sich über den grossen Besucheraufmarsch. Dies sei ein deutliches Zeichen und solche seien jetzt notwendig im Kampf um die Gelder aus dem Topf der Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI).

Kampf hat begonnen

Dass dies der grosse Knackpunkt wird, glaubt auch Nationalrätin Christine Häsler. Die FABI-Gelder seien sehr umkämpft. Doch sie ist davon überzeugt, dass die Chancen für das Projekt intakt sind, da dieses nicht nur verkehrstechnisch, sondern vor allem auch energiepolitisch interessant ist. Es gebe gute Argumente, um im Parlament überzeugen zu können, so Häsler. Dieser Kampf beginnt jetzt, das weiss man auch bei der IG. «Es geht darum, das Projekt jetzt schweizweit bekannt zu machen», so Fischer. Dafür will die IG den grossen Schwung ausnutzen, den sie auch durch den grossen Besucheraufmarsch erhalten hat. Am kommenden Donnerstag wird sich im Wallis zeigen, ob dort das öffentliche Interesse ähnlich gross ist wie auf der Berner Seite.

Nr. 141590, online seit: 9. Februar – 13.28 Uhr

VIDEO Sehen Sie Eindrücke und Reaktionen vom Infoanlass zum Grimseltunnel.

Datum: 06.02.2016

Unter-Emmentaler
DIE ZEITUNG FÜR DEN OBERAARGAU, DAS EMMENTAL UND DAS LUZERNER HINTERLAND

Unter-Emmentaler
4950 Huttwil
062/ 959 80 77
www.unter-emmentaler.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 4'896
Erscheinungsweise: 3x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 22'685 mm²

KANTON BERN

Tunnel durch Grimsel geplant

Ideen geisterten schon lange herum, nun wird das Projekt eines Bahntunnels durch die Grimsel konkret. Die Kantone Bern und Wallis haben dazu die nationale Stromnetzbetreiberin Swissgrid an Bord geholt. Sie will Starkstromleitungen durch den Bahntunnel ziehen.

Läuft alles nach Plan, soll ab 2025 eine Schmalspurbahn von Meiringen nach Oberwald im Goms führen. Kernstück des Projekts ist ein rund 22 Kilometer langer Bahntunnel ab Innertkirchen durch das Grimselmassiv, wie die Kantone Bern und Wallis, Swissgrid und die Grimselbahn AG bekannt gaben. Auf Berner Seite würden so Guttannen und die Handeck eine wintersichere Verbindung mit unterirdischer Haltestelle erhalten. Kreuzungspunkt der Züge wäre der Bahnhof Guttannen. Der Tunnel würde mit insgesamt neun Notnischen ausgestattet.

Touristischer Nutzen

Dank der Erdführung der Stromkabel könnten in der von der Wasserkraftnutzung geprägten Grimsellandschaft bestehende Freileitungen abgebaut werden. Dies wäre dem Landschaftsbild zuträglich. Geprüft wurde auch die Idee eines Scheiteltunnels von der Handeck aus, doch das Gebiet sei Naturgefahren ausgesetzt, was eine solche Verbindung im Unterhalt teuer gemacht hätte, wie Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG vor den Medien ausführte. Teuscher war seinerzeit Chef der BLS Alptransit, die für den Bau des Lötschberg-Basistunnels verantwortlich zeichnete. Die Kantone Bern und Wallis sehen in dem Projekt einen touristischen Nutzen. Die Grimselbahn würde das Schmalspurnetz nördlich und südlich der Alpen verbinden. Das 850 Kilometer lange Streckennetz wäre dann eines der grössten weltweit und würde Tourismusregionen wie Montreux, Interlaken, Luzern, Andermatt und St. Moritz verbinden.

Die Projektverantwortlichen rechnen mit rund 400 000 Passagieren pro Jahr und einer Wertschöpfung für die Region von rund fünf Millionen Franken. Die Bahn würde in der Region etwa 35 Vollzeitstellen schaffen. Eggers Walliser Amtskollege, Staatsrat Jean-Michel Cina, sprach von einem «Leuchtturmprojekt», vergleichbar mit Pionierleistungen wie dem Bau der Jungfraubahn oder der Gornergratbahn.

Stromnetz verstärken

Die Netzbetreiberin Swissgrid auf der anderen Seite muss bis 2025 ihr Übertragungsnetz ausbauen, um dem steigenden Stromkonsum, dem Anschluss neuer Grosskraftwerke, der Versorgungssicherheit im Land und der angestrebten Energiewende Rechnung zu tragen. Für Swissgrid ist die Leitung durch die Grimsel ein wichtiges Element in ihren Ausbauplänen. Sie möchte 2025 die auf 380 kV verstärkte Stromleitung zwischen Mettlen (LU) und Ulrichen (VS) in Betrieb nehmen. Sowohl die Bahn wie auch die Netzbetreiberin könnten mit dem Tunnel durch die Grimsel ihre Bedürfnisse mit der gleichen Infrastruktur abdecken, betonten die Verantwortlichen.

Würde nur der Kabelstollen von Swissgrid gebaut, kostete dies rund 490 Millionen Franken. Der Bahntunnel alleine würde mit 430 Millionen Franken zu Buche schlagen. Die Kosten für den gemeinsamen Tunnel werden auf 580 Millionen Franken geschätzt. **sda/UE**

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60537414
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 41/69

Datum: 29.01.2016

Der Brienzer

Online-Ausgabe

Der Brienzer
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.der-brienzer.ch

Medienart: Internet
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Online lesen

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523

Exklusiv 29. Januar 2016

141294

Dank Swissgrid wird Planung realistischer

580 Millionen Franken soll ein Tunnel von Innertkirchen nach Oberwald kosten, in dem nebst der Bahn auch die Höchstspannungskabel der Swissgrid verlaufen sollen.

von Beat Kohler

So soll dereinst das Normalprofil des Bahntunnels mit den Höchstspannungskabeln der Swissgrid aussehen. Grafik: IG Grimselbahn

Am kommenden Dienstag werden die Schweizer Netzgesellschaft Swissgrid und die IG Grimselplan ihre Pläne für einen Grimseltunnel in Bern vorstellen. Am Donnerstag flatterte die Einladung zum öffentlichen Informationsanlass am 8. Februar um 19.30 Uhr im Grimseltor in Innertkirchen in die Haushalte. Dieser Zeitung liegt bereits jetzt ein Dokument mit den Einzelheiten zum Projekt vor. Darin sind vor allem die Kosten und um der Zeitplan detaillierter vorgestellt.

Bahn kann sich die Kosten teilen

Wenn ein Tunnel für die Bahn und die Hochspannungsleitungen der Swissgrid gemeinsam gebaut würde, würde dies das Bauwerk gegenüber einem reinen Bahntunnel zwar von 430 auf 580 Millionen Franken verteuern. 335 Millionen würden demnach von der Swissgrid getragen, so dass die Grimselbahn noch 245 Millionen Franken tragen müsste – 185 Millionen Franken weniger, als bei einem reinen Bahntunnel. Die Swissgrid könnte mit dem Tunnel in relativ kurzer Zeit eine Höchstspannungsverbindung bauen und

Datum: 29.01.2016

Der Brienzer

Online-Ausgabe

Der Brienzer
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.der-brienzer.ch

Medienart: Internet
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Online lesen

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523

gleichzeitig würden die Freileitungen auf dem Pass verschwinden.

Bereits 2027 könnten hier direkte Züge ins Goms und ins Bündnerland abfahren. Foto: Beat Kohler

Betrieb im besten Fall ab 2027

Die Initianten rechnen im Idealfall damit, dass die Baubewilligung bereits in vier Jahren vorliegt. Bis 2027 könnte der Tunnel dann bereits fertig gestellt sein. Ein grosser Teil der Planungskosten ist laut dem vorliegenden Dokument bereits finanziert – zumindest Seitens der Swissgrid, welche die Hälfte der notwendigen sechs Millionen Franken offenbar bereits bereitstellen kann. Für die Hälfte der Grimselbahn steuert offenbar das Programm San Gottardo 2020 1,5 Millionen Franken bei und der Kanton Bern hat bereits 900'000 Franken gesprochen. Weitere Beiträge von insgesamt 400'000 hat die Grimselbahn von den Kantonen Obwalden, Nidwalden und Luzern beantragt.

Bekannte Geologie

Bei der Grimselbahn AG geht man davon aus, dass sich der notwendige Stollen relativ leicht erstellen lässt. Durch den Kraftwerksbau sei die Geologie weitgehend bekannt und es seien keine grossen Risiken zu erwarten. Entgegen früheren Entwürfen verläuft die die Linienführung zum jetzigen Zeitpunkt auf der nördlichen Talseite komplett im Berg. Vorgesehen sind zwei Stationen, eine in Guttannen und eine an der Handegg. Insgesamt soll der Tunnel, der in Oberwald wieder ans Tageslicht kommt, 21,6 Kilometer lang werden.

Lokal verankert

Für das Projekt wurde Im Juni vergangenen Jahres die Grimselbahn AG mit Sitz in Innertkirchen gegründet. Gemäss dem Handelsregister präsidiert Peter Teuscher den Verwaltungsrat. Als Mitglieder eingetragen sind

Datum: 29.01.2016

Der Brienzer

Online-Ausgabe

Der Brienzer
3800 Interlaken
033/ 826 01 01
www.der-brienzer.ch

Medienart: Internet
Medientyp: Tages- und Wochenpresse

Online lesen

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523

Herbert Volken, der Innertkirchner Gemeindepräsident Walter Brog, Thomas Gasser, Gasser Felstechnik AG, Gianni Biasiutti, scheidender CEO der KWO, SVP-Grossrat Gerhard Fischer und Roger Nager. Aktien gezeichnet haben die Gemeinden Innertkirchen, Obergoms und Andermatt sowie die KWO und die IG Grimselbahn. Diese AG ist zuständig für die Mittelbeschaffung seitens der Bahn und für die Durchführung des Planungsverfahrens.

Bahnen sind zuversichtlich

In Schreiben, welchen dieser Zeitung vorliegen, äussern sich die Bahnen, welche mit dem Grimseltunnel verbunden würden, positiv zum Projekt. «Mit der Bündelung von Strom- und Verkehrsinfrastruktur durch die Grimsel, liegt nun ein interessantes und unterstützungswürdiges Projekt vor», erklärt beispielsweise Fernando Lehner, CEO der Matterhorn Gotthard Bahn. Die Rähtische Bahn sieht die Möglichkeit von «spannenden Angebotsvarianten» und bei der Zentralbahnspricht man von der Erschliessung eines zusätzlichen touristischen Potenzials. Entsprechende Studien haben bereits früher aufgezeigt, dass ein Passagieraufkommen von bis zu 400'000 Personen im Jahr zu erwarten ist. Die IG Grimselbahn rechnet durch die Bahn mit einer jährlichen Wertschöpfung von rund 5 Millionen Franken und mit 35 neuen Arbeitsplätzen im Oberhasli. Immerhin fast so viele Stellen, wie aktuell bei den KWO verloren gehen.

Datum: 04.02.2016

Blick am Abend

Bern

Blick am Abend
3000 Bern 7
044/ 259 66 88
www.blickamabend.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 57'695
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 5
Fläche: 11'361 mm²

Riesennetz
Der Grimsel-Tunnel würde Touristen-Linien verbinden.

Grimsel-Tunnel

PROJEKT ···› Das Schweizer Tunnel-Fieber geht weiter: Nun soll die Grimsel durchbohrt werden.

Der Traum geistert seit über 150 Jahren herum: Ein 22 Kilometer langer Tunnel durch die Grimsel, der das Wallis und den Kanton Bern verbindet. Heute wurde das Projekt vorgestellt. **Kostenpunkt: Über 580 Millionen Franken.**

Der Tunnel wäre vor allem touristisch attraktiv, weil er Orte wie Interlaken, Zermatt, St. Moritz und Luzern verbinden würde. Dabei entstünde das grösste Schmalspur-Netz der Welt.

Der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina bezeichnet das Vorhaben denn auch als «Leuchtturm-Projekt». Ein weiterer Clou: Swissgrid würde Stromleitungen durch den Tunnel legen und deshalb einen Teil der Kosten übernehmen. **cat**

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60523294
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 45/69

Datum: 05.02.2016

20 Minuten AG
3001 Bern
031/ 384 10 20
www.20min.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 104'720
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Bern/Region 5

Aus Jugendheim wird Ausschaffungsknast

16 Jahre Haft für Angreifer

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 5
Fläche: 2'468 mm²

Bern und Wallis wollen Bahn

BERN. Das Grimsel-Bahnprojekt wird konkret: Ab 2025 soll eine Schmalspurbahn von Meiringen nach Oberwald im Goms führen. Kernstück ist ein 22 km langer Tunnel ab Innertkirchen durch das Grimselmassiv, wie die Kantone Bern und Wallis, Swissgrid und die Grimselbahn AG gestern bekannt gaben. Die Swissgrid will Starkstromleitungen durch den Tunnel ziehen. Der Bau kostet 580 Mio. Fr. 2018 soll ein Konzessionsgesuch eingereicht werden. SDA

Datum: 05.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 49'590 mm²

Bern/Sitten | Die Kantone Bern und Wallis wollen einen Bahntunnel durch die Grimsel bauen

Von der Utopie zur Chance

Vorwärts. Staatsrat Jean-Michel Cina (links) und Peter Teuscher, VR-Präsident und Geschäftsführer der Grimselbahn AG, sind von Güte und Nützlichkeit des Grimseltunnels überzeugt. FOTO KEYSTONE

Bis 2025 soll ein 22,3 km langer Tunnel die Grimsel durchqueren. Er würde das Schmalspurnetz diesseits und jenseits der Berner Alpen verbinden. Und der Swissgrid ermöglichen, ihre Starkstromleitung über den Pass zu ersetzen.

Was in früheren Jahrzehnten mehrmals als utopischer Traum angedacht und dann wieder verworfen wurde, erhält nun durch die mögliche Bündelung der benötigten Infrastruktur beider Interessenten eine wohl einmalige und zugleich letzte Chance, realisiert zu werden.

Der gemeinsame Tunnel für Kabel und Bahn wird mit Kosten von 580 Millionen Franken veranschlagt. Er böte – im Vergleich zur alleinigen Bauweise und Nutzung – ein Einsparpotenzial von 340 Millionen Franken. Die beiden Kantone Bern und Wallis sind zuversichtlich, dass sie den Bahntunnel durch den Bund finanziert bekommen. Dafür brauchen sie bis 2019 ein

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Datum: 05.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 1
Fläche: 49'590 mm²

möglichst baureifes Vorhaben. Die sechs Millionen Franken Projektierungskosten sind beisammen. Die Swissgrid zieht am selben Strang. Für beide Partner ist klar, dass sie das Projekt im Alleingang nicht stemmen können.

KOMMENTAR

Das wird ein langer Kampf

Thomas Rieder

In 38 Minuten sollen die Zugpassagiere zwischen Innertkirchen und Oberwald ab 2025 durch den neuen Grimseltunnel fahren können. Das Dorf Guttannen erhielte endlich eine ganzjährig sichere Verkehrsverbindung. Das ist beides wünschenswert.

Ob die neue Nord-Süd-Verbindung auf der Schiene ganz im Osten der Kantone Bern und Wallis die geplanten 580 bis 600 Millionen Franken (ohne Rollmaterial) rechtfertigt, ist Ansichtssache. Sinn und Notwendigkeit werden im Bundesparlament beurteilt und entschieden werden. Finanziert der Bund den Tunnel, wird er gebaut. Alternativen gibt es keine.

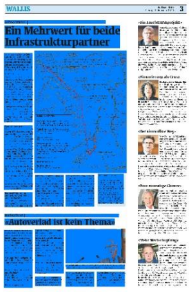
Die Berner und die Walliser werden hier viel Überzeugungsarbeit zu leisten haben. Mit Support können sie seitens der Urner, Bündner und Innerschweizer rechnen. Sie wären die unmittelbaren Mitprofiteure eines zusammengehängten Schmalspurbahnnetzes. Das Tessin könnte an einer Alimentierung des Gotthards interessiert sein. Der touristische und der volkswirtschaftliche Aspekt erhalten durch die Interessen von Swissgrid als Betreiber des nationalen Stromnetzes massgeblich Auftrieb. Die Interessen der beiden Infrastrukturen werden nicht einzeln beurteilt werden können. Unter diesem Aspekt erscheint die Finanzierung durch den Bund nicht aussichtslos. In den Schoss wird den Befürwortern der Zuspruch aber nicht fallen. Er erfordert Ausdauer. Die Wunschliste für Bahnprojekte mit Ansprüchen auf öffentliche Mittel ist lang, gerade in den frequenzstarken Städten und Agglomerationen.

Datum: 05.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 128'353 mm²

Grimseltunnel | Bahn und Starkstromleitung vereint durch den Berg

Ein Mehrwert für beide Infrastrukturpartner

BERN/WALLIS | Lange Zeit galt der Bau eines Grimseltunnels als utopische Vision. Durch die gebündelten Interessen von Schiene und Strom rückt er in greifbare Nähe.

THOMAS RIEDER

Die Kantone Bern und Wallis zeigten sich gestern zusammen mit dem Stromnetzbetreiber Swissgrid in Bern überzeugt davon, dass sich die geplanten Investitionen in die gemeinsam zu nutzende Infrastruktur zwischen Oberwald und Innertkirchen, also dem Goms und dem Haslital, lohnen würde. Die einspurige Bahnverbindung würde ein zusammenhängendes Schmalspurnetz zwischen Matterhorn Gotthard Bahn und Zentralbahn eröffnen, die Verlegung der Starkstromleitung in den Berg einen klaren umweltschützerischen Mehrwert bedeuten.

Synergien nutzen

Was im Einzelfall für den Kabelstollen 490 Millionen Franken und für den Bahntunnel 430 Millionen Franken kosten würde, wäre gemeinsam für 580 Millionen zu haben. Das wäre zwar auch sehr viel Geld, «aber nicht zu viel», wie die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer sagte. In Sachen Bahn erhofft sich die eigens hierfür gegründete Gesellschaft Impulse für die lokale Volkswirtschaft und den (auch nationalen) Tourismus, in Sachen Stromtransport wäre die Swissgrid bereit, tief in die Tasche zu greifen. Denn der anstehende Ersatz der alten Leitung über den Grimselpass wäre für 100 bis 150 Millionen Franken zu haben. Der Netzbetreiber steht aber bei der Realisierung unter Zeitdruck und scheut sich vor dem Bewilligungsprozedere.

Baubewilligung und Finanzierung sind bis 2019 zu klären

Hinter dem Projekt steht bis zur möglichen Tunnelnutzung im Dezember 2025 eine präzise Planung von Leistungen und Terminen, für die der erfahrene Bauingenieur Peter Teuscher verantwortlich zeichnet. Vor- und Bauprojekt sollen Ende 2018 vorliegen, parallel laufen Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren mit dem Ziel, Ende 2019 im Besitz der Baubewilligung zu sein. Just 2019 werden beim FABI (Finanzierung der Bahninfrastruktur) die nächsten Investitionsschritte des Bundes anstehen, was ein möglichst reifes Bauprojekt voraussetzt. Sollte der Bund das Vorhaben (zu 100 Prozent) finanzieren, haben sich die Projektierungskosten von sechs Millionen Franken für die beiden Kantone gelohnt. Bis dahin sind freilich noch einige Hürden zu nehmen, auch seitens von Swissgrid via Abklärungen mit verschiedenen Bundesämter und der Elcom.

INFORMATIONSABEND

In den Gemeinden der beiden Tunnelportale, Innertkirchen und Obergoms, wird die Bevölkerung via Info-Abende von den Verantwortlichen über das Projekt näher informiert werden.
Im Obergoms ist dieser Termin auf Donnerstag, 11. Februar, 19.30 Uhr in der Sporthalle Oberwald angesetzt worden. Bereits am Montag, 8. Februar, findet die Info im Grimseltor Innertkirchen statt.

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

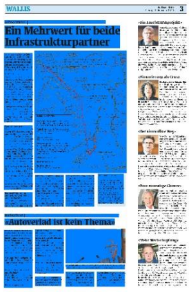
ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Datum: 05.02.2016

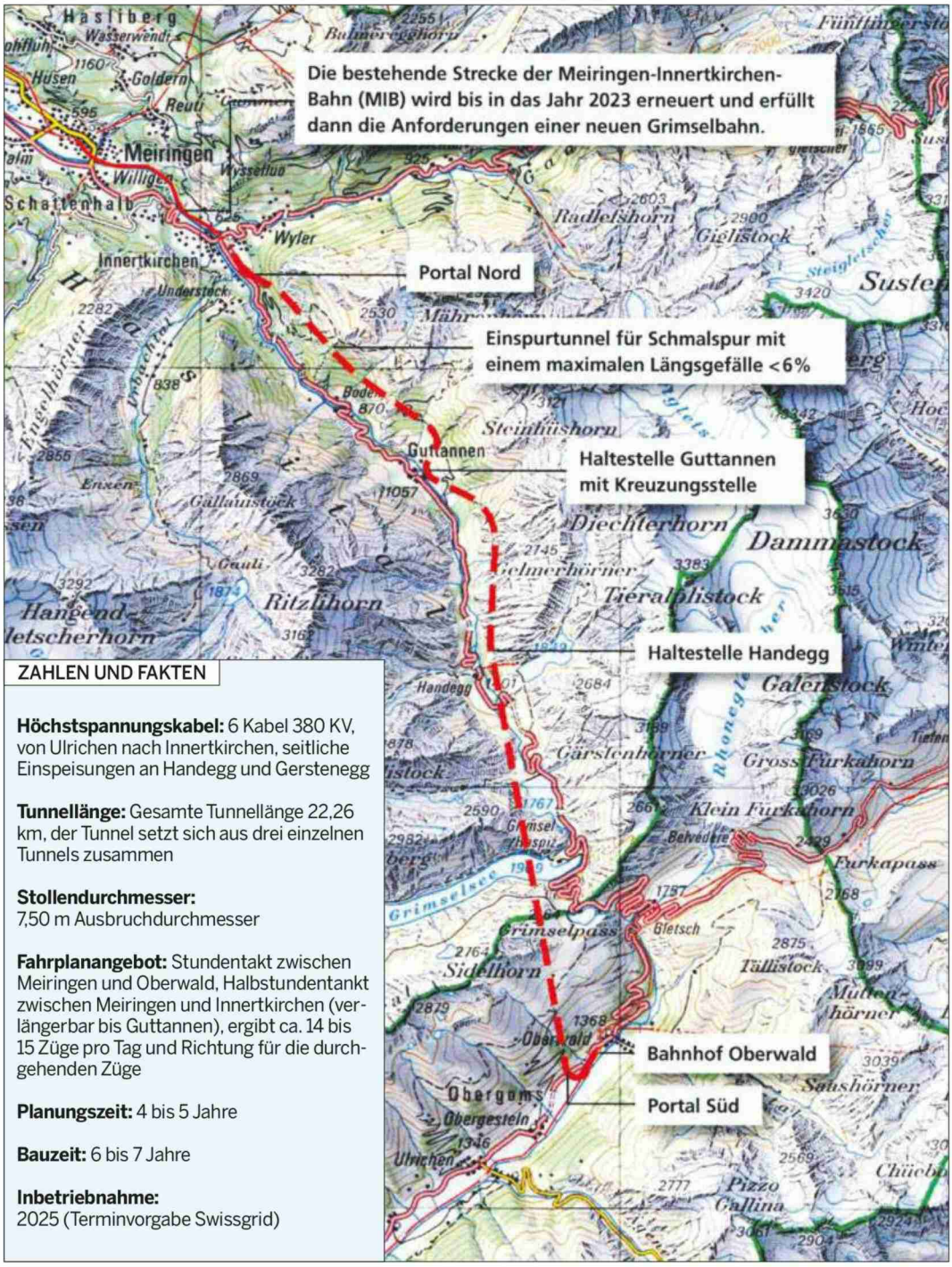
Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 128'353 mm²



ZAHLEN UND FAKTEN

Höchstspannungskabel: 6 Kabel 380 KV, von Ulrichen nach Innertkirchen, seitliche Einspeisungen an Handegg und Gerstenegg

Tunnellänge: Gesamte Tunnellänge 22,26 km, der Tunnel setzt sich aus drei einzelnen Tunnels zusammen

Stollendurchmesser:
7,50 m Ausbruchdurchmesser

Fahrplanangebot: Stundentakt zwischen Meiringen und Oberwald, Halbstundentankt zwischen Meiringen und Innertkirchen (verlängerbar bis Guttannen), ergibt ca. 14 bis 15 Züge pro Tag und Richtung für die durchgehenden Züge

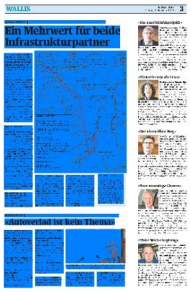
Planungszeit: 4 bis 5 Jahre

Bauzeit: 6 bis 7 Jahre

Inbetriebnahme:
2025 (Terminvorgabe Swissgrid)

Datum: 05.02.2016

Walliser Bote



Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 3
Fläche: 128'353 mm²

Nachgefragt | VR-Präsident und Geschäftsführer Peter Teuscher gibt Auskunft

«Autoverlad ist kein Thema»

Peter Teuscher, wie realistisch ist der Bau der Grimselbahn, mal aller aktuellen Euphorie zum Trotz?
Peter Teuscher: «Wir stehen in einem einmalig günstigen Zeitfenster, weil sich an unserer Seite für die Swissgrid eine sehr gute Option eröffnet. Diese Chance gilt es zu nutzen.»

Was sagt Ihr Bauchgefühl?
«Ich fühle mich wohl in meiner Haut. Aber das Projekt braucht noch viel Arbeit.»

Wie stünde es ohne Partner ums Projekt?
«Es würde weder für Bahn noch Swissgrid aufgehen. Das finanzielle Risiko wäre zu hoch.»

Barbara Egger-Jenzer

sprach bezüglich der 580 Millionen Franken von einer grossen, aber nicht zu grossen Herausforderung. Was sagen Sie?
«Ich teile diese Ansicht. Und ich teile auch ihre Ansicht, dass man sich hier einer intelligenten Lösung im Dienste der künftigen Generationen nicht verschliessen sollte.»

Wie ist der Kostenverteilschlüssel definiert?
«Gezahlt wird nach dem Verursacherprinzip. Eine Vermischung der Kosten wird strikte vermieden.»

Wenn schon ein neuer Bahntunnel, warum nicht gleich mit Autoverlad wie an der Furka? Das wäre doch der echter Mehrwert.
«Ein Autoverladebetrieb ist in einem einspurigen Tunnel aus sicherheitstechnischen Gründen heute nicht mehr möglich. Die Bahn sieht übrigens auch keinen Güterverkehr vor. Sie ist einzig für den Personentransport konzipiert. Alles andere würde die Investitionskosten bis zur Nichtfinanzierbarkeit verteuern.» **tr**

Zuversichtlich. Peter Teuscher gilt als erfolgreicher NEAT-Erbauer nun auch an der Grimsel als grosser Hoffnungsträger. FOTO KEYSTONE

Datum: 11.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 9
Fläche: 21'749 mm²

Bahnprojekt | Heute Abend in Oberwald

Info-Abend zur Grimselbahn

OBERGOMS | Heute um 19.30 Uhr beginnt in der Sporthalle Oberwald ein mit Spannung erwarteter Informationsabend zum Grossprojekt Grimselbahn.

Fakten darlegen. Peter Teuscher, Geschäftsführer und VR-Präsident der Grimselbahn AG, zusammen mit der Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer. FOTO KEYSTONE

Eine Woche nach der Präsentation des Projekts in Bern wird nun die Bevölkerung am Südportal des möglichen künftigen Grimselbahntunnels über das Vorhaben informiert. Die Bevölkerung wird aus erster Hand von den Projektverantwortlichen Auskünfte erhalten. Selbstverständlich sind die Informanten auch für Diskussionen, Anregungen und kritische Fragen zu haben. Orientiert wird seitens der Grimselbahn AG von Peter Teuscher, seitens der Swissgrid von Philippe Hans Meuli. Die beiden Gesellschaften sehen im Bündeln ihrer Interessen eine einmalige Realisierungschance. Zu Wort melden werden sich auch Herbert Volken, Vizepräsident der IG Grimselbahn, sowie Christian Imsand, Gemeindepräsident Obergoms.

Am Montagabend wurde die Bevölkerung im Oberhasli über das mögliche Grossprojekt informiert. Das Interesse war gewaltig. Über 400 Personen drängten sich in den Saal in Innertkirchen, um mehr über das Projekt mit einem Investitionsvolumen von fast 600 Millionen Franken zu erfahren. **| wb**

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

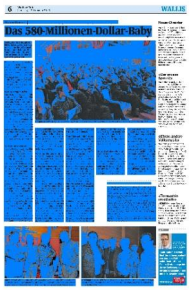
Argus Ref.: 60577741
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 52/69

Datum: 13.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 101'977 mm²

Grimseltunnel | Hohes Interesse am geplanten Grossbauprojekt im Obergoms

Das 580-Millionen-Dollar-Baby

Gespannte Erwartung. Die Versammlungsteilnehmer lauschen in der Sporthalle Oberwald den Äusserungen des Projektleiters. FOTOS WB

OBERWALD | Die Gommer Bevölkerung will wissen, was es mit dem Grimseltunnel auf sich hat. Über 300 Personen nahmen am Informationsabend der Initianten teil.

Von den Fakten her legte Peter Teuscher, Projektleiter und Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, nochmals plausibel aneinander, was eine Woche zuvor den nationalen Medien in Bern im Beisein der beiden Regierungsvertreter Barbara Egger-Jenzer (Bern) und Jean-Michel Cina (Wallis) dargelegt worden war.

Wenige Fragen offen

Auf Fragen nach dem möglichen Betreiber oder dem Einsatz von innovativen Energiespar-Konzepten wurde transparent nach heutigem Wissensstand informiert. So ist etwa die Betriebsorganisation noch keineswegs geklärt. Die Anrainer-Bahnen (Matterhorn Gotthard Bahn und Zentralbahn) führen laut MGB-Chef Fernando Lehner Gespräche. Denkbar ist etwa eine gemeinsame Betriebsgesellschaft. Der Einsatz hochmoderner Energie-Technologie wird zum gegebenen Zeitpunkt ernsthaft geprüft. Mit dem Energie-Transporteur Swissgrid im Boot ist das ein Gebot der

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

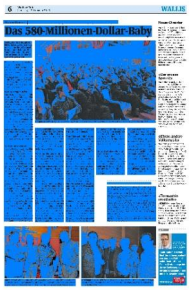
Argus Ref.: 60604234
Ausschnitt Seite: 1/4
Bericht Seite: 53/69

Datum: 13.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 101'977 mm²

Stunde.

Nutzen unbestritten

Bereits fest steht dies: Das Bündeln der Infrastruktur von Bahn und Stromtransport bietet dem Tunnelprojekt mit einem Sparpotenzial von 340 Millionen Franken eine einmalige Chance. Für 580 Millionen Franken wäre der 22,26 km lange Tunnel mit einem Durchmesser von 7,5 m anhand einer Machbarkeitsstudie zu haben. Er würde dem Bahnbetrieb einen Halbstundentakt zwischen Meiringen und Innertkirchen erlauben und einen Stundentakt zwischen Meiringen und Oberwald mit 14 bis 15 Zügen pro Tag und Richtung.

Einer Erhebung der Universität St. Gallen zufolge würde die Verbindung der beiden Schmalspurnetze dies- und jenseits der Berner Alpen von 400 000 Passagieren jährlich genutzt. Diese Zahlen basieren auf Annahmen anhand der Gästeströme an Lötschberg, Furka, Gotthard und Vereina. Die Bruttowertschöpfung für die Regionen Goms und Oberhasli wird auf gut fünf Millionen Franken geschätzt, der Betrieb erforderte 35 Vollzeitstellen. «Das ist nicht sehr viel», so Teuscher. «Aber verschoben auf die Parameter der Region Bern würde das 1500 Stellen ausmachen. Und dafür würde in Bern alles in Bewegung gesetzt.»

Wolf und Volken «einig»

Die Grimselbahn ist ausschliesslich für den Personentransport gedacht. Güter und Autoverlad sind kein Thema. Letzterer aus sicherheitstechnischen Gründen. Ein heute geforderter paralleler Sicherheitsstollen würde das Projekt dermassen verteuern, dass es laut Teuscher definitiv nicht (mehr) zu stemmen wäre.

Die Swissgrid hat Bedarf an einem Stollen mit sechs Kabeln 380 KV zwischen Ulrichen und Innertkirchen. Der Stollen könnte die bis 2025 zu ersetzende Hochspannungsleitung über die Grimsel ablösen. Die Verlegung ins Tunnel erlaubte den Rückbau von 121 Strommasten auf der 22 km langen Leitungsstrecke über den Pass und würde auch von den Umweltschutzverbänden begrüsst. Brigitte Wolf, Präsidentin der Grünen Partei Oberwallis, am Rande der Veranstaltung zu Herbert Volken: «Ausnahmsweise sind wir mal einer Meinung.»

Eine Idee seit 166 Jahren

Herbert Volken moderierte als Präfekt und Vizepräsident der Grimselbahn AG den Abend. Er verwies einleitend insbesondere auf die mittlerweile 166-jährige Geschichte rund um Projekte der Grimselbahn. 1850 wurde die Möglichkeit von einem piemontesischen Politiker erstmals eingebracht, später gab es immer wieder Ideen, die es gar bis zur Konzession brachten. So 1904 ein Projekt von Meiringen über Gletsch, um einen Anschluss nach Visp an die seit 1891 bestehende Visp-Zermatt-Bahn zu erstellen. 1968 verlangte Bundesrat Roger Bonvin von einem Studienauftrag auf 1500 m eine Verbindung der Täler des Gotthardmassivs. Daraus erwuchs 1970 eine Botschaft ans Parlament, als erste Etappe den Tunnel Oberwald–Realp zu bauen. Der Grimseltunnel sollte in einer späteren Etappe realisiert werden. «Es wäre also an der Zeit», so Herbert Volken, «im damals geplanten Schmalspurbahnnetz Oberhasli–Goms–Ursern–Bedretto–Surselva einen Schritt vorwärtszumachen». Diese Meinung vertrat in einem Statement auch Christian Imsand, Präsident der Standortgemeinde des Südportals. «Dieses Projekt würde fürs Goms und das ganze Wallis einen positiven Effekt zur Folge haben. Diese Perspektive müssen wir nutzen.»

Umweltschutz-Potenzial

Wie bereits letzte Woche berichtet, bildet das Haupthindernis die Finanzierung. Die nächste Entscheidungsetappe zur nationalen Bahninfrastruktur steht im Parlament 2019 an, weshalb das Projekt bis dahin möglichst nahe an die Baureife zu treiben ist. Das Konzept FABI (Finanzierung der Bahninfrastruktur) sieht eine 100-prozentige Finanzierung durch den Bund vor.

Das Bündeln der Interessen von Bahn und Energietransport hätte im Goms übrigens Potenzial über die Grimselbahn hinaus. Auf der Gegenseite «verunstaltet» ebenfalls eine Hochspannungsleitung das Landschaftsbild. Warum nicht den Strang über den Nufenen dereinst in den Bedretto-Stollen verlegen?

Doch vorerst gilt es, das 580-Millionen-Dollar-Baby an der Grimsel in trockene Tücher zu kriegen. **tr**

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

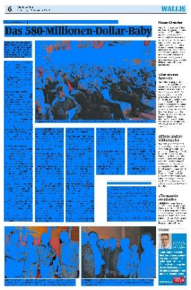
Argus Ref.: 60604234
Ausschnitt Seite: 2/4
Bericht Seite: 54/69

Datum: 13.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 101'977 mm²

Besser rechnen als beim «Furkaloch»

Nach heutigem Wissensstand wird der Grimseltunnel 580 Millionen Franken kosten. Projektleiter Peter Teuscher, der den Lötschberg-Basistunnel mit einem Investitionsvolumen von 4,3 Milliarden Franken budgetgerecht abrechnete, leistet die bestmögliche Gewähr, dass die Kosten an der Grimsel nicht aus dem Ruder laufen werden.

Beim 1982 eingeweihten Furka-Basistunnel war das anders. Aus den ursprünglich vom Parlament veranschlagten 80 Millionen Franken wurde eine Endabrechnung von 318,5 Millionen, wobei alleine die Teuerung 94 Millionen ausmachte. Politik und Medien sprachen damals vom «Furkaloch», auch verursacht durch die ungünstige Geologie, die zweimal einen Nachtragskredit erforderte.

Die Kostenentwicklung im Tunnelbau veranschaulicht auch ein anderes Bild. Derzeit wird der Furkatunnel für 180 Millionen Franken nachhaltig saniert.

Antreiber. Sie leisteten massgebliche Vorarbeit. Vizepräfekt Hans Hallenbarter, Gerhard Fischer, Präsident der Grimselbahn AG, Präfekt Herbert Volken, Vizepräsident Grimselbahn, und Christian Imsand, Gemeindepräsident Obergoms (v. l.).

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

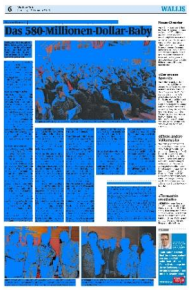
Argus Ref.: 60604234
Ausschnitt Seite: 3/4
Bericht Seite: 55/69

Datum: 13.02.2016

Walliser Bote

Walliser Bote
3900 Brig
027/ 922 99 88
www.walliserbote.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 22'213
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 101'977 mm²

Fachsimpeln. Alt Ständerat und letzter FO-Direktor Rolf Escher, Ingenieur Markus Aeschbacher, Projektleiter Peter Teuscher und Fernando Lehner, CEO der Matterhorn Gotthard Bahn (v. l.).

Datum: 05.02.2016

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 114'209
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 18
Fläche: 24'447 mm²

Stollen für Strom und Schiene

Die Kantone Bern und Wallis und der Stromnetzbetreiber Swissgrid wollen eine direkte Verbindung von Innertkirchen nach Oberwald. Sie könnte die alpine Bahn-Touristik beleben: Gerechnet wird mit jährlich 400 000 Reisenden zusätzlich.

P. S. Bern · Bis 2025 will Swissgrid seine Übertragungsleitung von Mettlen bei Luzern nach Ulrichen im Obergoms ausbauen. In den Hochalpen stehen dafür grundsätzlich zwei Varianten zur Diskussion: ein Ersatz der Freileitung über die Grimsel oder aber die Führung durch einen Stollen. Gleichzeitig engagiert sich seit einiger Zeit eine Gesellschaft, die von den Kraftwerken Oberhasli und Gemeinden aus der Region getragen wird, für einen Lückenschluss im schweizerischen Meterspur-Bahnnetz zwischen Innertkirchen im Haslital und Oberwald im Goms. Daraus ist die Idee entstanden, die beiden Projekte zusammenzulegen.

400 000 Reisende pro Jahr

Am Donnerstag haben die Projektpartner zusammen mit den Kantonen Bern und Wallis die Ergebnisse einer technischen und wirtschaftlichen Machbarkeitsstudie präsentiert. Gerechnet wird mit 400 000 Reisenden jährlich und 35 zusätzlichen Arbeitsplätzen in der Region. Insbesondere entstünden durch diese Verbindung der beiden touristischen Achsen Luzern–Montreux (Golden Pass) und Zermatt–St. Moritz (Glacier-Express) zusätzliche international vermarktbare Bahnreisen durch die Schweizer Alpen. Realisiert werden soll das Vorhaben im ambitionierten Zeitrahmen, den Swissgrid vorgibt.

Gemäss Grimselbahn-Verwaltungsratspräsident Peter Teuscher kämen die Baukosten inklusive Bahntechnik für die 22 Kilometer lange Röhre inklusive des integrierten Kabelträgers auf 580 Millionen Franken zu stehen. Dies gegenüber den 490 Millionen Franken, die allein für einen Kabelstollen zu veranschlagen wären. Das wiederum entspräche etwa dem vierfachen Betrag für eine neue Freileitung über den Pass.

Offene Finanzierung

Durch die Verlegung des Stromtransports in den Berg könnte das Grimselgebiet auf 23 Kilometern von der Leitung befreit werden. Der Finanzierungsschlüssel für das Vorhaben soll dem Aufwand für die beiden Benützer entsprechen. Die Kosten von 6 Millionen Franken für die Projektierung, die nun in Angriff genommen wird, berappen Swissgrid und die öffentliche Hand (Kantone und Gemeinden) je zur Hälfte.

Seitens von Swissgrid ist zu klären, ob die Aufsichtsbehörde Elcom in diesem Fall eine Verkabelungslösung gutheisst; seitens der Bahn ist offen, ob und wie der Investitionsaufwand aus dem Bahninfrastruktur-Fonds gedeckt werden könnte. Eine Verkabelung auf diese Distanz wäre in der Schweiz ein Novum.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

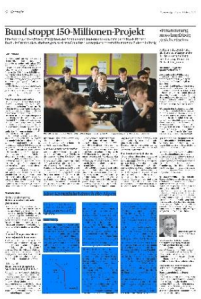
Argus Ref.: 60522520
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 57/69

Datum: 05.02.2016

Tages-Anzeiger

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
www.tagesanzeiger.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 172'920
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



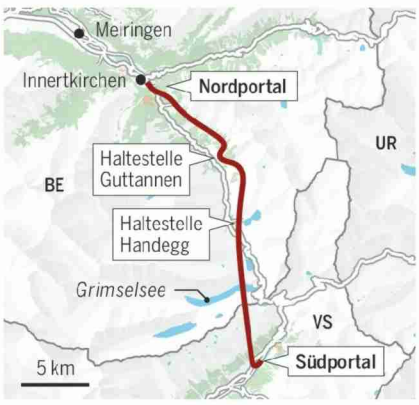
Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 6
Fläche: 31'005 mm²

Eine Kreuzfahrt durch die Alpen

Ein neuer Tunnel durch die Grimsel soll das grösste Schmalspurnetz der Welt schaffen.

Hannes von Wyl

Die Idee eines Tunnels vom Berner Oberland ins Wallis wurde bereits vor 150 Jahren zum ersten Mal begraben. Damals sprach sich der Berner Grossrat für den Bau des Gotthardtunnels anstelle einer Grimselbahn aus. Nun unternehmen die Kantone Bern und Wallis und der Stromnetzbetreiber Swissgrid unter der Führung der Grimselbahn AG einen neuen Anlauf: Bis 2025 soll ein 22 Kilometer langer Tunnel von Meiringen BE nach Oberwald VS führen. Damit würden die bestehenden Schmalspurnetze vom Genfersee bis ins Engadin erstmals verbunden, mit 850 Kilometer Gesamtlänge. Es wäre laut den Initianten das grösste Schmalspurnetz der Welt.



TA-Grafik mt

Der neue Grimseltunnel soll rund 580 Millionen Franken kosten. Massgeblich daran beteiligen soll sich Swissgrid, der Netzbetreiber muss sein Übertragungsnetz bis 2025 ausbauen. Anstatt die Stromleitungen wie bisher oberirdisch über die Grimsel zu führen, sollen die Kabel durch den Tunnel verlegt werden. Damit würden sowohl Swissgrid als auch die Initianten der Grimselbahn AG Kosten sparen, da der entstehende Tunnel die Infrastruktur für zwei Systeme gleichzeitig bieten könnte. Gesamthaft könnten so 121 Strommasten und 22 Kilometer Stromleitung abgebaut werden.

Chance für den Tourismus

Für den Tourismus im Alpenbogen sei das Projekt eine «riesige Chance», sagte die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer gestern vor den Medien. Eine Machbarkeitsstudie der Universität St. Gallen geht für die Grimselbahn von jährlich rund 400 000 Passagieren und einer Wertschöpfung von 5 Millionen Franken aus. Wichtiger als die Strecke dürfte die Verbindung der verschiedenen Schmalspurnetze in der Region Genf und dem Berner Oberland mit den Tourismusgebieten im Wallis und in Graubünden sein. «Für uns wäre eine solche Verbindung ein Segen», sagt Miriam Keller, Geschäftsführerin von Graubünden Ferien. Die Schweiz sei bekannt für ihre alpinen Bahnverbindungen wie den Glacier-Express. Die Panoramastrecke zwischen Zermatt und Davos oder St. Moritz könnte mit dem Tourismuszentrum Interlaken verbunden werden und wäre bis an den Genfersee verlängerbar.

Von einer «Kreuzfahrt durch die Alpen» spricht daher Fernando Lehner, Chef der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), an deren Netz die Grimselbahn in Oberwald VS anschliessen würde. Auch Stefan Otz erhofft sich Impulse für den Tourismus. «Ein solches Bahnnetz wäre weltweit einzigartig», sagt der Tourismusdirektor von Interlaken. Gerade für Gäste aus dem chinesischen und arabischen Raum sei eine Verbindung von Interlaken nach Zermatt oder St. Moritz attraktiv.

Die Finanzierung des Baus sollen sich die Grimselbahn AG und Swissgrid teilen. Die Strominfrastruktur übernimmt der Netzbetreiber, die Mittel für die Bahnführung sollen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) kommen. Bei den bereits gesprochenen BIF-Geldern für den Ausbauschritt bis 2025 sei das Projekt aber nicht dabei, heisst es beim Bundesamt für Verkehr. Und selbst die Frist für den Ausbauschritt bis 2030 haben die Kantone Bern und Wallis verpasst. Sie haben daher eine Anfrage eingereicht, um den Grimseltunnel nachträglich in die Finanzierungsrunde 2030 aufzunehmen. Doch die Chancen auf Bundesgelder stehen schlecht: Ausbauprojekte in den überlasteten Verkehrsknoten dürften einer Verbindung von Haslital und Goms vorgezogen werden. Zudem haben Bern und Wallis für den Ausbauschritt 2030 bereits den Ausbau des Lötschbergbasistunnels beantragt; sie konkurrieren die Grimselbahn also selber.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60522593
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 58/69

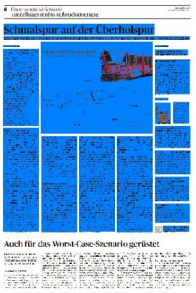
Datum: 04.02.2016

AARGAUER ZEITUNG

Hauptausgabe

Aargauer Zeitung / Gesamt Regio
5001 Aarau
058/ 200 58 58
www.aargauerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 75'309
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 101'639 mm²

Schmalspur auf der Überholspur

Ein neuer Tunnel an der Grimsel soll die Meterspurlinien zwischen Genfersee und Engadin verbinden. Wer kann das zahlen?

VON SAMUEL THOMI

Mit dem Lötschberg-Basistunnel liegt der längste Eisenbahntunnel der Welt seit acht Jahren in der Schweiz. Und wenn im Juni der noch längere Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, übertrumpfen wir uns gleich selbst. Doch steht die Schweiz nur 22 Kilometer vor einem neuen Bahn-Rekord: dem längsten Schmalspurnetz der Welt. Heute präsentieren die Kantone Bern und Wallis in der Hauptstadt ihre Pläne, wie nach über 150 Jahren Planung und vielen Planungsleichen doch noch ein Tunnel unter dem Grimselpass hindurch, vom Berner Oberland ins Goms im Wallis, gebaut werden könnte.

Sinn und Zweck der sogenannten Grimselbahn: Sie verbindet die Schmalspurnetze der Innerschweiz mit denjenigen im Wallis und in Graubünden. Und die Summe der Streckenkilometer von Zentralbahn (97,8 Kilometer), Matterhorn-Gotthard-Bahn (144) und Rhätischer Bahn (384) ergäbe dann mit der neuen, 22 Kilometer langen Verbindung unterhalb des Grimselgebiets, eben das längste Schmalspurnetz der Welt.

Zwei Varianten denkbar

Erst recht, wenn man die bereits beschlossene Verlängerung des Golden Panoramic Express der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB, derzeit ein Streckennetz von 75 Kilometern) und ihre Nebenbahnen dazuzählt: Schon in zweieinhalb Jahren sollen die MOB-Züge nämlich vom Genfersee via Gstaad und Simmental nach Interlaken fahren. Dazu wird in Zweisimmen bald eine speziell entwickelte Umspurstation von Schmal- auf Normalspur gebaut. Neues Rollmaterial mit in der Breite verstellbaren Achsen ist bereits bestellt. So sollen die MOB-Züge auf dem Normalspur-Netz von BLS und SBB dem Thunersee entlang bis zu den Schmalspurgeleisen der Zentralbahn fahren. Nur die Weiterfahrt der MOB-Züge über Interlaken hinaus bis nach Luzern ist nicht geplant, weil die neuen Wechselspurwaggons Zahnräder benötigten, um es über den Brünig zu schaffen.

Nebst Bahnfreunde lässt ein Grimseltunnel auch Touristiker träumen: Züge könnten auf einmal vom Genfersee via Interlaken und Meiringen ins Wallis fahren. Und es liessen sich gar direkte Zugverbindungen von der Romandie bis ins Engadin und noch weiter nach Italien schaffen. Total würde ein solches Schmalspurnetz über 800 Kilometer lang.

Die Eckwerte des ambitionierten Projekts, das heute in Bern vorgestellt wird, sind bereits bekannt: Zwei Linienführungen liess ein Verein in den letzten Jahren unter dem Projektnamen «Swiss Alpine Express» abklären. Eine touristische Variante mit möglichst viel Aussicht und meist nur in Galerien vor den hochalpinen Gefahren geschützt. Und eine zweite, die zwischen Meiringen und Oberwald VS vor allem in Tunnels verläuft. Die Fahrt unter dem Grimselpass auf der touristischen Linie wird mit zirka 30 Minuten veranschlagt, jene im Tunnel soll zirka 20 Minuten dauern. Erstere ist etwas teurer und wetteranfälliger, letztere etwas günstiger und stabiler zu betreiben.

Deshalb setzen die Befürworter auf die Tunnellösung. Nicht zuletzt, weil diese dank einer glücklichen Fügung einen Zweitnutzen verspricht. Denn an den hohen Kosten sind bisher noch alle Pläne für eine Grimselbahn gescheitert.

Heilsbringerin Swissgrid?

Weil die Hochspannungsleitungen über die Alpen an Alters- und Kapazitätsgrenzen stossen, muss die zuständige Netzgesellschaft Swissgrid in den nächsten Jahren ohnehin massiv investieren. Namentlich auch am Grimselpass. Swissgrid will nun mit den Initianten der Grimselbahn gemeinsame Sache machen und die alpenquerenden Stromleitungen neu im Berg verlegen - was nicht nur ökonomisch, sondern auch aus Überlegungen zum Landschaftsschutz Sinn macht.

Konkret könnte Swissgrid so auf 120 Strommasten und etliche Kilometer Leitung an der Grimsel verzichten. Bei einer solchen Doppelnutzung des Tunnels rechnen beide Partner in ihrer Machbarkeitsstudie je mit Einsparungen von 150 Millionen Franken. Bei geschätzten Investitionen von 600 Millionen ist das ein schöner Betrag.

Auch personell hat sich der Verein verstärkt: Politiker wurden an Bord geholt. Und Peter Teuscher, der ehemalige Bauleiter des Lötschberg-Basistunnels, koordiniert heute die Arbeiten. Die geologischen Voraussetzungen am Grimselpass seien deutlich besser als am Lötschberg oder Gotthard, sagte er unlängst im «Berner Oberländer».

Das Hauptargument der Initianten jedoch liegt im touristischen Mehrwert, den eine Grimselbahn der Region und dem ganzen Alpenraum bringen würde. Von einem «einzigartigen Eisenbahnangebot» spricht denn auch der «Walliser Bote», das den öV aufwerte und die Alpenwelt schone. Und

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60507822
Ausschnitt Seite: 1/4
Bericht Seite: 59/69

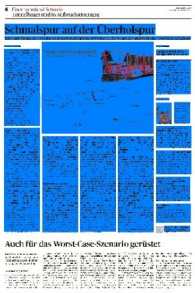
Datum: 04.02.2016

AARGAUER ZEITUNG

Hauptausgabe

Aargauer Zeitung / Gesamt Regio
5001 Aarau
058/ 200 58 58
www.aargauerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 75'309
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich


Schmalspur auf der Oberholspur

Auch für das Worst-Case-Szenario gerüstet

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 101'639 mm²

auch der Gemeindepräsident von Meiringen, Roland Frutiger, setzt grosse Hoffnungen in das Projekt, wie er der «Nordwestschweiz» sagt: «Stellen Sie sich das einmal vor! Heute dauert im Winter
die Reise vom Oberhasli ins Goms drei Stunden. Mit der Grimselbahn wäre es noch eine halbe Stunde.»

Für Touristen perfekt, bietet das Goms doch ein Langlaufparadies von Weltruf, nicht aber ein grösseres Skigebiet. Im Goms stationierte Wintertouristen könnten also dereinst als Tagesausflug auf dem Meiringer Hausberg Hasliberg Ski fahren, denken die Hasler Touristiker. Oder die Touristen in Meiringen könnten die Langlaufskis packen und auf der anderen Seite der Grimsel kilometerweit vor sich hergleiten, hoffen die Gommer.

Dass überhaupt eine Nachfrage für die Grimselbahn besteht, berechnete unlängst ein Student der Uni St. Gallen. In seiner Studie kam er auf 400 000 Passagiere und eine Wertschöpfung von 5 Milliarden Franken pro Jahr.

«Aufmerksamkeit verdient»

Wenn heute vor den Medien mit viel Optimismus der doppelt genutzte Tunnel angepriesen wird, sei allerdings kurz an die leidvolle Geschichte der Grimselbahn erinnert: Nicht einmal das Lob und die Anerkennung auf der Titelseite einer «NZZ» im Jahr 1865 konnte der Idee zum Durchbruch verhelfen. «Die Grimselbahnversammlung erweist sich schon durch das Personal ihres Organisationskomitees als eine Erscheinung, welche alle Aufmerksamkeit verdient», stand da. Das Ziel, so die Zürcher Zeitung weiter, sei «nichts Geringeres, als alle bis dahin um den Vorrang kämpfenden Alpenbahnprojekte aus dem Feld zu schlagen und die europäische Zentralbahn durch die Grimsel zu bohren.»

Doch es half nichts. Bereits im Jahr darauf wischte der bernische Grosse Rat die Pläne vom Tisch. Aus Staatsräson gegenüber der jungen Schweiz und gegen die eigenen Interessen unterstützte er den Bau des Gotthards. Und verhinderte so eine Ostalpenbahn und die damals aus dem Piemont forcierten Pläne einer Bahnverbindung von Genua durch das Ossolatal, das Goms und Haslital via Kanton Obwalden in den Norden Europas.

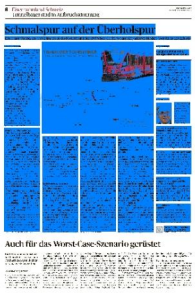
Datum: 04.02.2016

AARGAUER ZEITUNG

Hauptausgabe

Aargauer Zeitung / Gesamt Regio
5001 Aarau
058/ 200 58 58
www.aargauerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 75'309
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 101'639 mm²

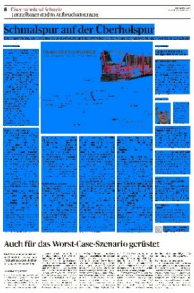
Datum: 04.02.2016

AARGAUER ZEITUNG

Hauptausgabe

Aargauer Zeitung / Gesamt Regio
5001 Aarau
058/ 200 58 58
www.aargauerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 75'309
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich


Schmalspur auf der Oberholspur

Auch für das Worst-Case-Szenario gerüstet

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 101'639 mm²

NACHGEFRAGT

«Es gibt dümmere und weniger dienliche Tunnel»

INTERVIEW: SAMUEL THOMI

Herr Wägli, die Kantone Bern und Wallis holen die Pläne für einen Bahntunnel unter der Grimsel wieder aus der Schublade. Eine gute Idee?
Hans G. Wägli: Das Projekt kommt zu einem Preis und in einer Kategorie, die realisierbar ist. 600 Millionen Franken sind ein Klacks. Es gibt dümmere und weniger zweckdienliche Tunnel, etwa die zweite Gotthardröhre. Die Grimselbahn dagegen brächte dem Berner Oberland, Goms und Gotthard-Gebiet touristisch klar einen Mehrwert ...

HANS G. WÄGLI
Der 68-Jährige war SBB-Pressechef, Verfasser von «Schienennetz Schweiz», Träger der «Goldenen Schiene» und Verkehrshaus-Ehrenmitglied.

... und es entstünde das «grösste Schmalspurnetz der Welt».
Der Zusammenschluss der Meterspurnetze ist ein absoluter Nonvaleur. Die Unternehmen sind zu unterschiedlich, sie werden nie als eine Schmalspurbahn wahrgenommen. Auch technisch werden nie alle Fahrzeuge überall fahren können. Touristisch ist der Slogan natürlich attraktiv.

Haben Meterbahnen also eine Zukunft?
Auf jeden Fall. Allerdings ist die Spurweite dem Reisenden egal. Er will in diesen Bahnen Luxus geniessen. Schweizer Meterspurbahnen – ob RhB, Regionalverkehr Bern Solothurn oder MOB – sind hochwertige und lebendige Verbindungen. Bei Metro-Bahnen, die normalspurig sind, gibt ja auch die Grösse des Tunnels die Masse der Wagenkasten vor.

Ist die Doppelnutzung der Grimselbahn für Züge und Strom das Gelbe vom Ei?
Das gibt es nicht. Die Schweiz lebt davon Kompromisse auf hohem Niveau zu finden. Das scheint auch hier der Fall. Man muss aber wissen, dass SBB und Atel am Gotthard bereits vor 20 Jahren das Gegenteil beschlossen und eine Freileitung über den Berg vollendet haben.

Kann sich ein solches Projekt «lohnen»?
Je nach Sichtweise. Nebst betriebs- oder volkswirtschaftlichen Werten wäre es sicher eine Bereicherung fürs Land. Gute Projekte benötigen manchmal einen Kick. Die Elektrizitätswirtschaft etwa könnte der Schweiz so etwas zurückgeben.

Online für Sie aufbereitet: Die Geschichte zu den Schweizer Eisenbahntunnel.

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60507822
Ausschnitt Seite: 4/4
Bericht Seite: 62/69

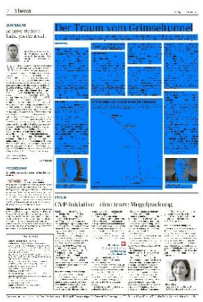
Datum: 05.02.2016

ST. GALLER
TAGBLATT

Hauptausgabe

St. Galler Tagblatt AG
9001 St. Gallen
071 227 69 00
www.tagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 26'287
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 57'356 mm²

Der Traum vom Grimseltunnel

Mit einem 22 Kilometer langen Eisenbahntunnel sollen die Schmalspurnetze nördlich und südlich der Alpen verbunden werden. Diese Idee verfolgen die Kantone Bern und Wallis – und die Netzbetreiberin Swissgrid.

RETO WISSMANN

BERN. «Wir sind keine Träumer», betonte die bernische Bau- und Verkehrsdirektorin Barbara Egger-Jenzer bei der gestrigen Präsentation des Projekts Grimselbahn. Eggers Walliser Amtskollege, Staatsrat Jean-Michel Cina, sprach von einem «Leuchtturmprojekt», der vergleichbar sei mit Pionierleistungen wie dem Bau der Jungfraubahn oder der Gornergratbahn.

Mit einem 22 Kilometer langen Eisenbahntunnel unter der Grimsel hindurch sollen das östliche Berner Oberland und das Walliser Goms miteinander verbunden werden. Haltestellen sind in Guttannen und Handegg vorgesehen. 580 Millionen Franken wird die Bahn nach aktuellen Berechnungen kosten. 400 000 Passagiere sollen sie jährlich nutzen.

Fels ist unproblematisch

Mit dem neuen Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald werden die Schmalspurbahnen nördlich und südlich der Alpen miteinander verbunden, was für den Fremdenverkehr neue Möglichkeiten eröffnet. Das 850 Kilometer lange Streckennetz wäre dann eines der grössten weltweit und würde Tourismusregionen wie Montreux, Interlaken, Luzern, Andermatt und St. Moritz verbinden. Touristen könnten beispielsweise künftig mitten durch die Berge von Luzern bis nach Zermatt oder von Montreux bis nach St. Moritz fahren.

Die Grimselbahn ist bereits mehr als eine Träumerei. Eine Machbarkeitsstudie hat vielversprechende Resultate gebracht, der Fels im Grimselmassiv ist für den Tunnelbau unproblematisch und neben den Kantonen Bern und Wallis sitzen auch die Kantone der Gotthardregion im Boot.

Synergien nutzen

Ein weiterer Partner könnte dem Projekt nun vollends zum Durchbruch verhelfen. Die nationale Netzgesellschaft Swissgrid muss bis 2025 ihre Starkstromleitung über die Grimsel ausbauen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Anstatt über den Pass will sie die Kabel nun unterirdisch verlegen.

«Wir sehen hier eine grosse Chance, einmaliges Synergiepotenzial zu realisieren», sagte Yves Zumwald, CEO der Swissgrid. Ein Kabelstollen alleine würde 490 Millionen Franken kosten. Wird ein Tunnel für Strom und Eisenbahn gebohrt, kostet dies «nur» knapp 100 Millionen mehr. Die teilweise schützenswerte Landschaft würde zudem von 121 Strommasten und zahlreichen Schutzbauten befreit.

Das Projekt sei eine «intelligente Bündelung von Infrastrukturen», sagte die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer gestern bei der Präsentation des Projekts.

Finanzierung noch nicht gesichert

Die Projektierungskosten von sechs Millionen Franken teilen sich die beteiligten Kantone, Swissgrid sowie die betroffenen Bahnunternehmen. 2018 soll ein Konzessionsgesuch beim Bund eingereicht, 2020 mit dem Bau begonnen und 2025 Eröffnung gefeiert werden. Die Finanzierung ist allerdings noch nicht gesichert. Die Grimselbahn soll über die nächste Tranche des Bahninfrastrukturfonds (FABI) finanziert werden. Das Parlament wird 2019 entscheiden, welche Vorhaben zum Zuge kommen. Klar ist heute schon: Das Geld wird nicht für alle reichen.

Das Projekt wird zwar auch als wintersichere Erschliessung zweier Dörfer sowie als ganzjährige Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Goms angepriesen. Vor allem soll es jedoch den Tourismus beflügeln: «Die Vernetzung wird den Tourismusorten im Alpenraum vom Genfersee über das Berner Oberland bis ins Wallis, in der Innerschweiz, im Bündnerland und im Tessin starke Impulse geben», sagte Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG.

Experte ist skeptisch

Eisenbahnexperte Walter von Andrian hält die Kombination von Eisenbahntunnel und Kabelstollen für eine «geniale Idee». Ob die Bahn allerdings das erhoffte touristische Potenzial hat, bezweifelt er: «Ich sehe die Menschenmassen noch nicht», sagt der Chefredaktor der «Schweizer Eisenbahn-Revue». Für Touristen sei es unattraktiv, wenn sie in Meiringen und Oberwald umsteigen müssten. Derzeit gebe es noch keine Züge, die auf allen anschliessenden Strecken fahren könnten.

Neben der Grimselbahn weibeln die Berner und Walliser derzeit noch für ein anderes alpenquerendes Grossprojekt: Der 2007 eröffnete Lötschbergbasistunnel soll durchgehend zweispurig ausgebaut werden. Derzeit ist er auf mehr als der Hälfte nur einspurig befahrbar, was einen Halbstundentakt verunmöglicht. Ein Vollausbau würde gegen 1,5 Milliarden Franken kosten.

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60522896
Ausschnitt Seite: 1/2
Bericht Seite: 63/69

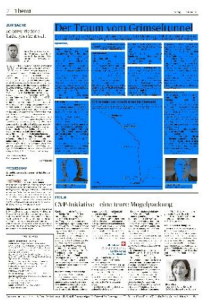
Datum: 05.02.2016

ST. GALLER
TAGBLATT

Hauptausgabe

St. Galler Tagblatt AG
9001 St. Gallen
071 227 69 00
www.tagblatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 26'287
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 2
Fläche: 57'356 mm²

Bild: ky

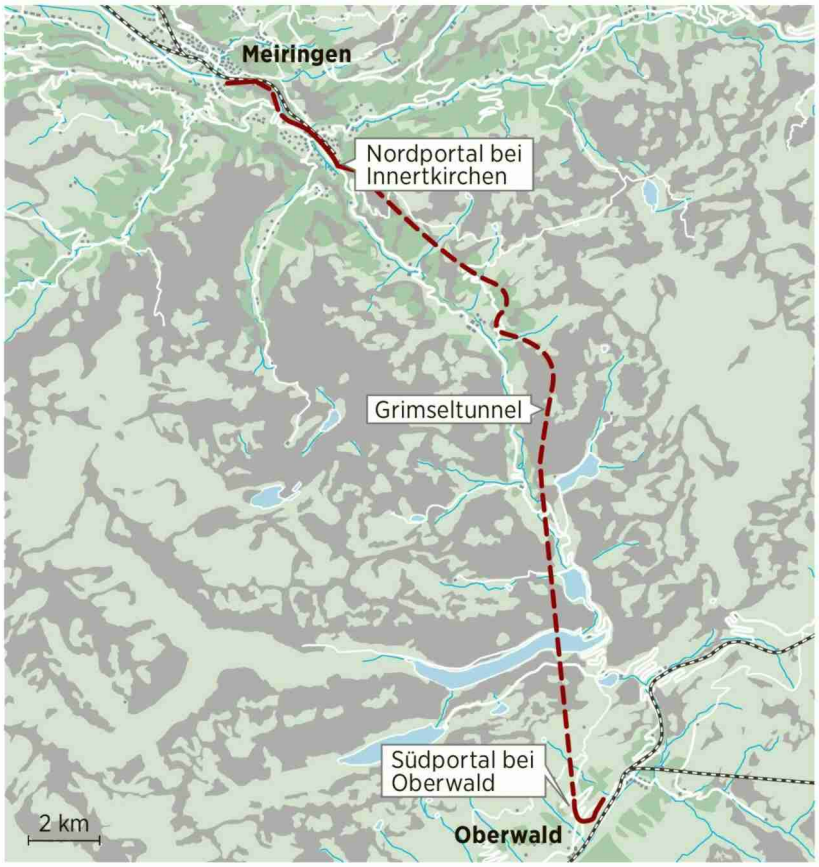
Barbara Egger-Jenzer
Regierungsrätin Kanton Bern (SP)

Bild: ky

Jean-Michel Cina
Staatsrat Kanton Wallis (CVP)

22 Kilometer von Innertkirchen bis Oberwald

Nach den Plänen der Kantone Bern und Wallis soll in zehn Jahren eine Schmalspurbahn durch die Grimsel führen. Kernstück der Strecke soll ein rund 22 Kilometer langer Tunnel sein. Das Nordportal ist im bernischen Innertkirchen geplant, das Südportal in Oberwald im Obergoms.



Quelle: Projektverantwortliche Grimsel-Tunnel, Karte: sgt

Datum: 05.02.2016

LE JOURNAL DU JURA
DEPUIS 1863

Le Journal du Jura
2501 Bienne
032/ 321 90 00
www.journaldujura.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 9'364
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 34'399 mm²

CHEMIN DE FER DU GRIMSEL Un tunnel de 22 km reliera l'Oberland bernois à la vallée de Conches

Double usage ou quand l'électricité passe aussi dans le tunnel

Le tunnel du Grimsel regroupera deux infrastructures. LDD

Des synergies entre le rail et le transport d'électricité ouvrent des opportunités nouvelles dans l'Oberland bernois oriental et dans la vallée de Conches en Valais: un chemin de fer à voie étroite reliera, dès 2025, Innertkirchen (BE) et Oberwald (VS) en passant par le Grimsel. Le tunnel accueillera des lignes électriques de l'exploitant de réseaux Swissgrid.

La conseillère d'Etat Barbara Egger-Jenzer et le conseiller d'Etat valaisan Jean-Michel Cina ainsi que Peter Teuscher, président du Conseil d'administration de Grimselbahn AG, et Yves Zumwald, CEO ad interim de Swissgrid, ont présenté hier ce projet de chemin de fer du Grimsel. Une nouvelle ligne de train reliera Meiringen et Oberwald. La pièce maîtresse en sera un tunnel de près de 22 km sous le Grimsel, au départ d'Innertkirchen. Ce projet permettra en outre à l'exploitant de réseaux Swissgrid de faire passer dans le tunnel la ligne électrique à courant fort qu'il doit remplacer d'ici 2025.

Un plus pour la région

Barbara Egger-Jenzer a souligné l'opportunité que ce projet innovant offre aux transports publics et au tourisme. Le raccordement du chemin de fer du Grimsel aux chemins de fer existants donnera naissance à un réseau à voie étroite très attractif: 850 km de voies relieront des régions touristiques dans plusieurs cantons. Peter Teuscher a dit son enthousiasme pour ce projet. Grâce au tunnel, les localités de Guttannen et Handegg resteront accessibles par le rail toute l'année, à l'abri des dangers naturels. Les promoteurs tablent sur 400 000 passagers par an et un effectif de 35 emplois en équivalent plein temps. Au total, le projet pourrait générer une plus-value estimée à environ 5 mios de francs pour la région.

Avancement des études

Une étude a démontré la faisabilité du projet et l'intérêt des synergies entre le rail et l'approvisionnement en électricité. Swissgrid doit développer son réseau de transport d'électricité d'ici 2025. Le projet offre la possibilité de construire deux infrastructures en une et faire passer les lignes électriques dans le tunnel au lieu d'utiliser des pylônes sur le Grimsel, a fait valoir Yves Zumwald. On pourra ainsi démonter 121 pylônes et 22 km de lignes électriques, ce qui aura un impact positif pour le paysage. Une demande de concession sera déposée auprès de la Confédération en 2018.

Le coût des études est estimé à 6 mios de francs environ. Il sera partagé entre les cantons concernés dans la région du Gothard et en Suisse centrale, le canton de Berne et Swissgrid. Les investissements pour la construction du tunnel, y compris les galeries pour les lignes électriques, se chiffrent à 580 mios de francs. Ils seront financés par Grimselbahn AG et Swissgrid.

Le tunnel ferroviaire sera financé via le fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF). **CBE-MPR**

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60525744
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 65/69

Datum: 04.02.2016

LE JOURNAL DU JURA
DEPUIS 1863

Le Journal du Jura
2501 Bienne
032/ 321 90 00
www.journaldujura.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 9'364
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 8
Fläche: 25'734 mm²

UNIVERSITE DE BERNE

Oui au crédit pour un nouveau laboratoire

Le Conseil exécutif recommande au corps électoral d'accepter le crédit de réalisation de 141,6 millions de francs pour le nouveau laboratoire de l'Université à la Murtenstrasse, à Berne, lors des votations du 28 février. Grâce à cette construction, la médecine légale et la recherche médicale disposeront des locaux dont elles ont un besoin urgent. Il est crucial pour l'Etat de droit et le site médical bernois de disposer d'une infrastructure moderne.

La conseillère d'Etat Barbara Egger-Jenzer a souligné récemment combien ce nouvel édifice était important pour le système judiciaire et pour le site médical bernois – et donc aussi pour la recherche et l'économie.

Un besoin avéré

pratiquer une recherche au plus près de la réalité clinique des patients et une médecine légale de pointe.

Barbara Egger-Jenzer a fait une mise au point: ce projet de construction n'est pas le cadre adéquat pour relancer le débat sur l'expérimentation animale. En effet, refuser le projet ne changera rien au nombre de tests pratiqués sur des animaux. Et comme les nouvelles installations prévues pour élever les souris de laboratoire seront conformes aux normes les plus récentes, elles amélioreront la situation des animaux. Christian Leumann, vice-recteur de l'Université de Berne, a relevé que l'Université était fortement engagée en faveur de la protection des animaux et de l'amélioration de leurs conditions de vie, notamment dans le cadre de ses activités de recherche. Elle est d'ailleurs la première université de Suisse à avoir créé une chaire de protection des animaux.

Simple et fonctionnel

Le nouvel édifice offrira une surface totale de 24 000 m², avec cinq étages en sous-sol et sept étages en surface. Les installations d'élevage et de garde de souris occuperont 1000 m². Le nouveau bâtiment, conforme aux normes de construction durable, pourra être agrandi ou reconverti si nécessaire ultérieurement. Il sera à la pointe de la technique puisque les laboratoires requièrent des systèmes d'aération et de sécurité sophistiqués.

Proche de l'Hôpital de l'Ile, il bénéficiera d'une situation optimale, intégrée dans la planification du développement à long terme de l'Université et de l'Hôpital de l'Ile. Le coût de la nouvelle construction se chiffre à 154,3 millions de francs, y compris les dépenses déjà approuvées pour l'étude, l'acquisition des terrains et l'élaboration du projet. Il se situe dans la norme pour des bâtiments comparables en Suisse. **CBE-MPR**

Le nouvel édifice hébergera les locaux dont la médecine légale et la recherche clinique ont un besoin urgent. A l'heure actuelle, l'Institut de médecine légale est disséminé dans sept lieux différents et le Département de recherche clinique dans 11 sites en ville de Berne. Les postes de travail et les laboratoires ne répondent plus aux exigences actuelles. Le regroupement de ces deux entités sur un seul et même site permettra en outre d'exploiter des synergies opérationnelles et économiques.

Une construction utile

Les analyses de l'Institut de médecine légale fournissent des éléments importants pour les enquêtes pénales et les décisions judiciaires. Quant au Département de recherche clinique, il fait le lien entre la recherche fondamentale et la recherche clinique axée sur les malades et leurs pathologies: il met au point des traitements nouveaux contre des maladies comme le cancer, la démence ou le diabète. Pour le site médical bernois et ses 90 000 employés, le nouveau bâtiment revêt une grande importance. Son infrastructure moderne permettra de

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

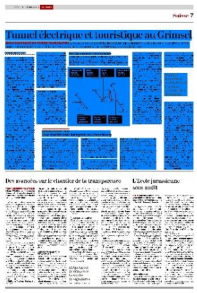
Argus Ref.: 60514035
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 66/69

Datum: 05.02.2016

LE TEMPS

Le Temps
1211 Genève 2
022/ 888 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 37'021
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 7
Fläche: 68'855 mm²

Tunnel électrique et touristique au Grimsel

NOUVEAU PROJET DE PERCÉE TRANSALPINE La société nationale d'électricité Swissgrid, Berne et le Valais lancent un projet inédit: construire une galerie de 22 kilomètres pour y faire passer des trains et des lignes à haute tension

BERNARD WUTHRICH, BERNE

Qu'ont-ils tous à vouloir creuser des trous dans les Alpes? Il existe déjà deux tunnels ferroviaires au Lötschberg, un à la Furka, un et bientôt deux au Gothard, une liaison routière et peut-être bientôt deux sous ce même massif du Saint-Gothard. Or, un jour, le tunnel du Grimsel pourrait s'ajouter à la liste.

Ses promoteurs le présentent comme un projet «novateur», car il prévoit de réunir sous une même voûte une voie ferroviaire touristique et une ligne électrique à très haute tension. Le scénario, présenté jeudi à Berne, consiste à relier l'Oberland à la vallée de Conches, dans le Haut-Valais, par une galerie enterrée de 22,3 kilomètres reliant le village bernois d'Innertkirchen, à l'entrée des gorges de l'Aar, à la gare d'Oberwald, d'où partent les trains-navettes qui embarquent les voitures de l'autre côté du col de la Furka.

Cette liaison est le chaînon manquant d'un réseau ferroviaire à voie étroite de 850 kilomètres traversant les vallées alpines d'ouest en est. «Elle permettrait de relier Montreux à Zermatt et Saint-Moritz sans changer de train», relève le président du conseil d'administration de la société du Chemin de fer du Grimsel et directeur exécutif du projet, Peter Teuscher. L'ingénieur bernois s'y connaît en matière de traversées alpines. Directeur de BLS AlpTransit de 1999 à 2008, il a été la cheville ouvrière de la construction du tunnel de base du Lötschberg. Il a aussi siégé au conseil d'administration de la société sœur AlpTransit Gothard.

Le projet se divise en trois tunnels séparés par deux gares intermédiaires souterraines du côté bernois. Le voyage durerait une trentaine de minutes. N'est-ce pas trop pour des touristes asiatiques venus en Suisse pour admirer les reliefs alpins plutôt que des murs en béton? «Les touristes viennent pour l'attrait de la région alpine. Lorsqu'ils sortiront du tunnel et verront le magnifique paysage de la vallée de Conches, ils oublieront qu'ils ont passé trente minutes sous terre», répond, dithyrambique et convaincu, le conseiller d'Etat valaisan Jean-Michel Cina.

Pas sans Swissgrid

Le projet n'existerait probablement pas si Swissgrid n'était pas montée à bord. La société nationale du réseau électrique a un problème à résoudre. «Les deux tiers du réseau de transport actuel, qui représente au total 6700 kilomètres, datent des années 1950 et 1960 et doivent être renouvelés. Par ailleurs, nous devons renforcer certaines lignes afin d'éviter des risques de congestion. Swissgrid a identifié treize projets prioritaires. La ligne du Grimsel en fait partie», détaille le directeur ad interim de la société, Yves Zumwald.

Or, le franchissement du Grimsel se fait actuellement par une ligne à haute tension composée de 121 pylônes électriques, dont 34 se situent dans le périmètre protégé du col, où ils ne contribuent guère à enjoliver le paysage. Si l'on enterre le câblage entre Berne et le Valais, ces tours Eiffel de l'électricité pourront être démontées. A terme, Swissgrid envisage d'en profiter pour renforcer la puissance et la faire passer de 220 à 380 kilovolts (kV).

Avec cette solution, «les émissions générées par les lignes à haute tension seront éliminées dans la zone du Grimsel», relève Yves Zumwald. Mais ce fort voltage sera installé sur le côté de la paroi du tunnel. Peut-il cohabiter avec une ligne ferroviaire touristique, où il faut prévoir la possibilité d'évacuer les passagers en cas de panne ou d'incendie vers les abris antifumée qui seront aménagés tous les 2 kilomètres?

«Les études à venir devront clarifier cela. Les câbles généreront des champs magnétiques et il faudra étudier leur impact sur les équipements électroniques du tunnel et sur le matériel roulant», répond-il.

Le projet permettrait de débarrasser le secteur de 121 pylônes électriques

Il y a encore de nombreux points à éclaircir. La poursuite de l'étude du projet est devisée à 6 millions de francs, somme que se partagent Swissgrid et les cantons concernés, principalement Berne, le Valais, Uri, les Grisons et le Tessin. La construction et l'équipement du tunnel sont eux-mêmes devisés à 580 millions, montant qui n'inclut pas le matériel roulant. Swissgrid et la société du Chemin de fer du Grimsel, dont les Forces motrices de l'Oberhasli (KWO) sont actionnaires, se répartiront la facture selon une clé qui sera calculée plus tard.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

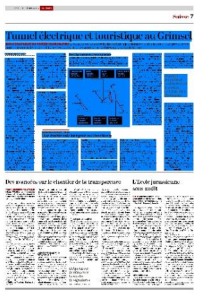
ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Datum: 05.02.2016

LE TEMPS

Le Temps
1211 Genève 2
022/ 888 58 58
www.letemps.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 37'021
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



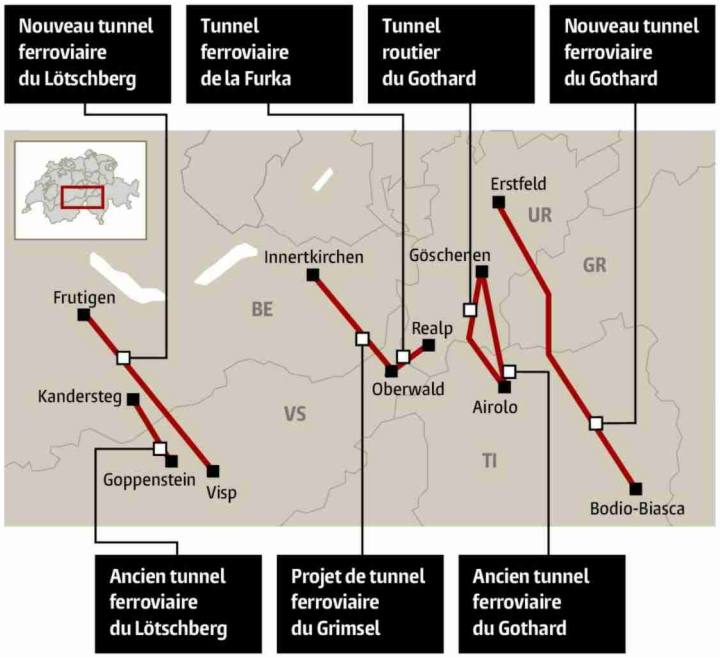
Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 7
Fläche: 68'855 mm²

Un cofinancement par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est également envisagé.

Ce total est bien sûr une estimation, et il est très possible qu'il faille le revoir à la hausse. Pour autant que le projet se concrétise. Le chemin est encore long. Il faudra en particulier convaincre les offices fédéraux compétents en matière de transports et d'énergie. ▬

Des Alpes transpercées de partout

Il existe aujourd'hui deux tunnels ferroviaires au Lötschberg – l'un en altitude, l'autre en plaine –, un à la Furka et un au Gothard (à 1100 mètres), où il y a aussi un tunnel routier. Une seconde galerie ferroviaire va être mise en service au Gothard (à 500 m). Et un deuxième tube routier pourrait être construit à côté de l'ancien. La ligne du Grimsel viendrait compléter ce panorama tunnelier.



LIAISONS TRANSALPINES

Une double voie intégrale au Lötschberg

Pendant que l'on songe à creuser un nouveau trou sous le Grimsel, l'on s'affaire aussi 50 kilomètres plus à l'ouest. Au Lötschberg. Ouvert en 2007, ce cordon souterrain reliant le Valais au Plateau est un véritable succès commercial. Mais il souffre d'un handicap: parce qu'on a voulu faire des économies, seuls 14 kilomètres sont à double voie. 14 autres ont été creusés mais n'ont pas été équipés et les 7 derniers kilomètres ne sont même pas percés. Pour cette raison, il est déjà au maximum de ses capacités.

Or, la compagnie BLS met les bouchées doubles pour que la liaison souterraine reliant Frutigen à Viège soit complète. Elle vient d'attribuer les travaux de planification de l'extension du tunnel à un consortium de six bureaux d'ingénieurs suisses pilotés par SRP Ingénieurs SA à Brigue. Ces travaux sont inclus dans le programme de la Confédération et seront financés par le fonds ferroviaire (FIF).

En juin 2015, le comité Lötschberg, lobby régional qui réunit plusieurs cantons, avait présenté une étude portant sur différentes variantes d'extension de l'infrastructure inachevée. De tous les scénarios examinés, le doublement intégral de la voie paraissait offrir le meilleur rapport coûts-bénéfices. Cette variante coûterait 1,34 milliard.

Le projet qui sera mis à l'enquête doit être prêt d'ici à 2018. L'idée est de l'inclure dans la seconde étape d'aménagement financée par le FIF. C'est également l'horizon visé par les promoteurs du tunnel du Grimsel. Et c'est aussi celui visé par le canton de Neuchâtel avec son projet Mobilité 2030. Il y aura de la concurrence. ▬ **B. W.**

ARGUS MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60522708
Ausschnitt Seite: 2/2
Bericht Seite: 68/69

Datum: 05.02.2016

24 heures

Hauptausgabe

24 Heures
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
www.24heures.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 29'304
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 999.084
Abo-Nr.: 1077523
Seite: 5
Fläche: 22'380 mm²

Nouveau tunnel entre Berne et le Haut-Valais

Les 22 kilomètres de voies ferrées sous le Grimsel sont devisés à 580 millions de francs. Ouverture prévue en 2025

Un nouveau tunnel ferroviaire de 22 km de long sous le Grimsel, pour relier Meiringen, dans l'Oberland bernois, à Oberwald, dans la vallée de Conches (VS): c'est le projet dévoilé hier par les cantons de Berne et du Valais, ainsi que par Swissgrid et Grimselbahn.

L'ouverture de la ligne est prévue pour 2025. Les promoteurs estiment que chaque année 400 000 passagers l'emprunteront. Un vrai plus pour le tourisme régional, estiment les autorités. «Le raccordement du chemin de fer du Grimsel aux chemins de fer existants donnera naissance à un réseau à voie étroite attractif», a souligné la conseillère d'Etat bernoise Barbara Egger-Jenzer.

Ce sont ainsi 850 km de voies qui relieront les régions touristiques de plusieurs cantons. Au total, avec la création d'emplois, ce projet pourrait générer une plus-value estimée à environ 5 millions de francs pour la région.

Le tunnel accueillera également des lignes électriques à très haute tension de l'exploitant des réseaux Swissgrid, en remplacement de celles installées au col du Grimsel et qui seront démontées. Le conseiller d'Etat valaisan Jean-Michel Cina a souligné le caractère avant-gardiste de ce concept, avec une même infrastructure combinant deux usages. Une étude a d'ailleurs démontré l'intérêt des synergies entre le rail et l'approvisionnement en électricité.

On n'en est pas encore là. Une demande de concession sera déposée auprès de la Confédération en 2018. Le coût des études est estimé à 6 millions de francs, montant qui sera partagé entre les cantons concernés dans la région du Gothard et en Suisse centrale, le canton de Berne et Swissgrid.

Les investissements pour la construction du tunnel, y compris les galeries pour les lignes électriques, se chiffrent à 580 millions de francs. Le tunnel ferroviaire sera financé via le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les deux cantons ont déposé le dossier du projet auprès de l'Office fédéral des transports. **J.MT/ATS**

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 60523098
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 69/69