

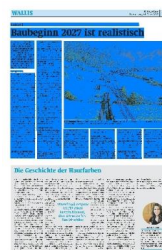
## Verkehr | Die Projektierung der Grimselbahn ist auf guten Wegen. Parlament billigt Geld für Planung

# Baubeginn 2027 ist realistisch



**MGB-Bahnhof Oberwald.** Von hier würde sich einst der Grimseltunnel nach Norden Richtung Innertkirchen wenden. Der Weg bis dahin ist noch lang. Ein wichtiger Etappenerfolg ist letzte Woche erreicht worden.

FOTO ZVG



THOMAS RIEDER

## BERN/WALLIS | Was bedeutet die Aufnahme des Grimselbahn-Projekts auf die Studienliste der «Ausbauschritte 2035», wie sie der Ständerat letzte Woche einstimmig beschlossen hat? «Wir haben damit die Zusage für den Planungskredit, können also ohne Zeitverzug weiterfahren», sagt Peter Teuscher.

Der Präsident des Verwaltungsrats der Grimselbahn AG, Peter Teuscher, im Wallis hoch angesehen als Erbauer des Lötschberg-Basistunnels, misst dem Entscheid des Erstrats für das ganze Projekt eine «sehr hohe Bedeutung zu», wie er gestern auf Anfrage des «Walliser Boten» sagte. Die eingereichten Unterlagen hatten beim Bundesamt für Verkehr (BAV) Bestand, sonst wäre das Vorhaben nicht auf die Liste des nächsten Schrittes von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) gesetzt worden. «Das ist für uns ein schöner Erfolg», so Teuscher. Ohne Zusage des Ständerats wäre die weitere Projektierung deutlich erschwert worden. Teuscher: «Aufgegeben hätten wir nicht. Aber wir hätten für die nächsten Finanzierungsschritte bei den Kantonen vorstellig werden müssen.» Im Moment ist die Fortsetzung der umfassenden Projektierungsarbeiten aus eigenen Mitteln noch bis Anfang 2020 gesichert. Für die nun ermöglichte Weiterplanung geht Teuscher von einer Kostenschätzung von drei Millionen Franken aus.

### Im Juni im Nationalrat

Im Juni wird auch noch der Nationalrat die Liste zu beraten haben. Ob das nach dem einstimmigen Ja des Ständerats in der grossen Kammer auch so schlank durchgehen wird? «Erfahrungsgemäss ändert der Zweirat diese Liste nicht mehr ab. Wir können also zuversichtlich sein», sagt Herbert Volken. Der Präfekt des Bezirks Goms ist einer der zwei VR-Vizepräsidenten der Grimselbahn AG und seit den Anfängen der Projekt-Idee Grimseltunnel in einer aktiven Rolle mit dabei. Die Zusage des Ständerats wertet Volken neben der Bedeutung des Projekts («Jetzt wissen alle, dass hier nicht nur ein paar Idealisten um einen Tunnel kämpfen») und der Güte der eingereichten Unterlagen auch als Folge des geschickten politischen Lobbyierens. Hans Wicki, Nidwaldner FDP-Ständerat und Mitglied im Grimselkomitee, leistete hier gute Arbeit, aktiv flankiert durch den Walliser Ständerat Beat Rieder.

Ende Oktober 2018 hatte es für das Projekt noch weniger rosig ausgesehen. Der Bundesrat hatte das Grimselbahnprojekt auf die zweite Dringlichkeit gesetzt und demnach auf die Stufe «Zuwarten». Nicht zuletzt durch den Wechsel an der Departementsspitze (von Doris Leuthard zu Simonetta Sommaruga) verschoben sich hier die Prioritäten.

### Nur gemeinsam mit der Hochspannung

«Wir setzen unsere Arbeit nun plangemäss fort», so Teuscher. Trotzdem ist der Bau der Grimselbahn noch lange nicht beschlossene Sache. Das Verfahren hat noch mehrere Hürden

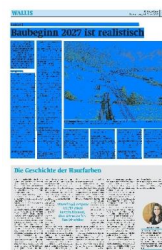
zu nehmen. Die wohl wichtigste ist die Finanzierung. Es wird mit einem Kostenrahmen von 600 Millionen Franken gerechnet. Die bekommt man einfach so. Die Grimselbahn ist bei diesem Projekt zwingend auf die Swissgrid angewiesen. Wie schon mehrmals erläutert, macht der Bau ökonomisch nur Sinn, wenn in den 22 km langen Tunnel zwischen Oberwald und Innertkirchen auch die neue 380-Kilovolt-Leitung des nationalen Hochspannungsnetzes verlegt werden kann. Das würde eine interessante wirtschaftliche und ökologische Synergie ergeben. Das Tunnelprojekt wurde von Beginn weg stets als Vorbild für eine Mehrfachnutzung gepriesen.

### Swissgrid startet demnächst Verfahren

Ob sich Swissgrid für einen Leitungsneubau über die Grimsel als Ersatz für die bestehende, eine Erdverkabelung, eine Verkabelung entlang der bereits bestehenden Stollen der Kraftwerke Oberhasli AG (KWO) oder die Verlegung der Leitungen in den künftigen Grimseltunnel entscheidet, ist noch offen. Das entsprechende Sachplanverfahren soll demnächst beginnen. Auch hier steht noch ein langer Gang durch Planung, Projektierung und Behörden bevor. Am Ende wird hier auf Antrag des Bundesamts für Energie der Bundesrat entscheiden.

### Baukredit bis 2024?

Der exakte Kostenverteiler wird bei einer Mehrfachnutzung durch Eisenbahn und



Strom noch auszuhandeln sein. Er hängt von verschiedenen Parametern ab, die erst bei einem fortgeschrittenen Planungsstand näher definiert werden können.

Der aktuelle Zeitplan geht im Idealfall davon aus, dass dem Parlament 2024 der Kredit für den Bau des Bahnteils unterbreitet werden kann. Das würde dann eine Realisierung des Bauwerks ab 2027 möglich machen, hält Teuscher fest.