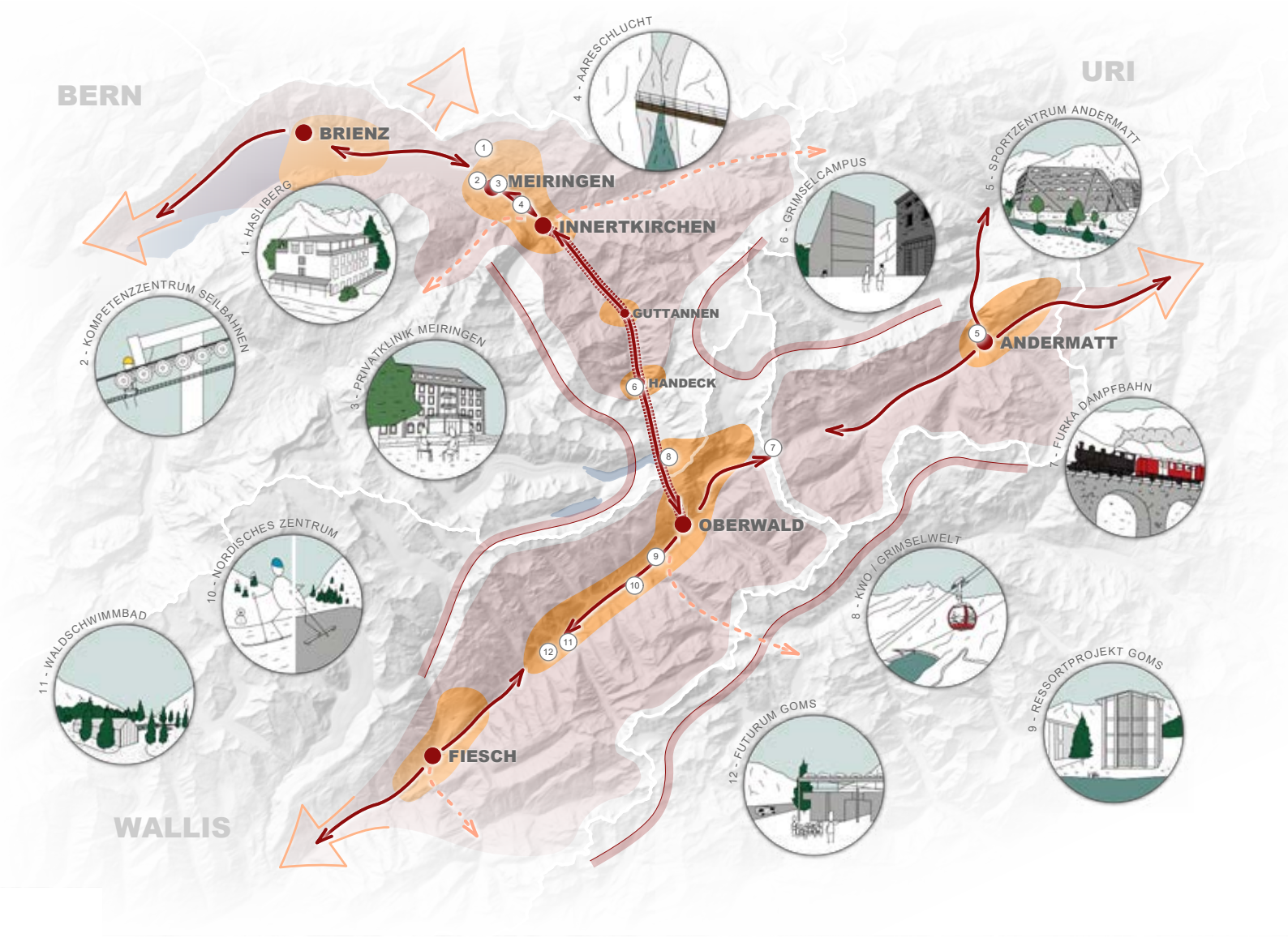
GRIMSELTUNNEL



Potenzialstudie

Beiträge des Grimseltunnels an die Regionalentwicklung

26. Oktober 2026

Impressum

Herausgeberin,
Projektbüro und -koordination
Grimselbahn AG
c/o Einwohnergemeinde lnnertkirchen
Grimselstrasse 1
3862 lnnertkirchen

Auftraggeberinnen
Direktion für Inneres und Justiz
Kanton Bern

Departement für Mobilität,
Raumentwicklung und Umwelt
Kanton Wallis

Volkswirtschaftsdirektion
Kanton Uri

Einwohnergemeinde Andermatt

Einwohnergemeinde Brienz

Einwohnergemeinde Fiesch

Einwohnergemeinde Goms

Einwohnergemeinde Guttannen

Einwohnergemeinde Hasliberg

Einwohnergemeinde Innertkirchen

Einwohnergemeinde Meiringen

Einwohnergemeinde Obergoms

Verfasserinnen
Landplan AG
Seftigenstrasse 400
3084 Wabern
+41 31 809 19 50
info@landplan.ch

Lohner + Partner AG
Planung Beratung Raumentwicklung
Bälliz 67
3600 Thun
+41 33 223 44 80
info@lohnerpartner.ch

Fachberichte
SMA und Partner AG
Gubelstrasse 28
8050 Zürich
+41 317 50 66
info@sma-partner.com

Research Center for Tourism and Transport
Institut für Systemisches Management
und Public Governance (IMP)
Universität St. Gallen (HSG)
Dufourstrasse 40a
CH-9000 St. Gallen
+41 71 224 25 25
imphsg@unisg.ch

Produktion
Erscheinung: Oktober 2026. Diese Publikation erscheint in elektronischer Form (PDF) in deutsch und französisch
Druck: Ilg AG, Wimmis. Druck der deutschen Fassung
Layout: Andrea Grob, Bern

Management Summary

Ausgangslage und Auftrag

Die vorliegende Potenzialstudie untersucht die regionalen und übergeordneten Entwicklungsperspektiven des Projekts Grimseltunnel als ganzjährige Bahnverbindung zwischen dem Haslital und dem Goms. Vorgesehen ist eine rund 23 Kilometer lange Neubaustrecke, welche einen Lückenschluss im schweizerischen Meterspurnetz ermöglicht. Damit könnten die Netze der Zentralbahn, der Montreux Oberland Bahn, der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn zu einem zusammenhängenden Meterspurnetz von rund 750 Kilometern verbunden werden.

Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Darlegung, dass das Haslital, das Goms und das Urserntal historisch eng miteinander verbunden waren, heute jedoch durch veränderte Mobilitäts- und Transportformen, topografische Gegebenheiten und fehlende direkte Bahnverbindungen nur noch eingeschränkt zusammenwirken. Die Studie beurteilt deshalb, welche Wirkungen von einer ganzjährigen Mobilitätsverbindung ausgehen könnten und unter welchen Rahmenbedingungen diese Effekte für die Regionalentwicklung nutzbar würden.

Die Untersuchung umfasst sowohl unmittelbar mit dem Projekt Grimseltunnel verbundene Effekte als auch mittel- und langfristige Auswirkungen auf Bevölkerung, Wohn- und Arbeitsmarkt, regionale Wertschöpfung, soziale Infrastruktur, Mobilität, Tourismus, Landschaft und Energie. Sie unterscheidet dabei ausdrücklich unterschiedlich gesicherte Wirkungsebenen.

Zentrale Ergebnisse

Beitrag zur Stärkung des schweizerischen Bahnnetzes
Das Projekt Grimseltunnel schliesst eine Lücke im Meterspurnetz und schafft damit ein einzigartiges zusammenhängendes Schmalspurnetz. Erwartet werden ab Inbetriebnahme der Grimselbahn jährlich 375’000 Fahrgäste. Dieser Lückenschluss hat bedeutende positive Auswirkungen auf den Bahntourismus und schafft eine zusätzliche Ausweichroute im Korridor Brig–Disentis. Eine Stärkung des gesamtschweizerischen Bahnnetzes entsteht dann, wenn das Projekt Grimseltunnel zu einer Alternative für stark ausgelastete Strecken werden kann. Diese Möglichkeit kann sich mit weiterführenden übergeordneten Verknüpfungen ergeben.

Beitrag zu den in nationalen, kantonalen und regionalen Strategien, Sach- und anderen Plänen formulierten Zielsetzungen
Das Projekt Grimseltunnel ist bereits auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene verankert und kann an viele nationale Zielsetzungen einen direkt nachweisbaren Beitrag leisten oder eine Voraussetzung schaffen, um einen unterstützenden Beitrag leisten zu können. Durch eine regionsübergreifende Koordination könnten die verschiedenen Bereiche zielgerichtet aufeinander abgestimmt und somit eine nachhaltige sowie für die Region verträgliche Entwicklung angestrebt werden, die im Einklang mit den nationalen, kantonalen und regionalen Strategien und Konzepten steht.

Potenzieller Einfluss auf regionale Gegebenheiten für eine regionale Entwicklung
Das Projekt Grimseltunnel kann einen Beitrag an das Stärken / Schwächen- bzw. Chancen-Risiko-Verhältnis im Untersuchungsraum leisten. Potenziale und Katalysatoreffekte, welche über die Primärwirkung hinausgehen, gilt es übergeordnet zu koordinieren, um einen bereichsübergreifenden und nachhaltigen Mehrfachnutzen zu erhalten. Dies belegen auch die Erfahrungen bereits realisierter Verkehrsinfrastrukturprojekte. Mit passenden Governance-Strukturen, Mehrgewinnstrategien und fokussiertem Einsatz von Ressourcen könnte die regionale Entwicklung durch den Beitrag des Projekts Grimseltunnel eine neue Dynamik erhalten.

Ausschöpfung sozialer, ökonomischer und ökologischer Potenziale
Der Untersuchungsraum verfügt über bestehende Ressourcen und Entwicklungsvorhaben, deren Wirkung durch eine verbesserte verkehrliche Vernetzung verstärkt werden könnte. Die Studie macht deutlich, dass infrastrukturelle Erreichbarkeit allein keine ausreichende Voraussetzung für eine nachhaltige Regionalentwicklung darstellt. Die möglichen Wirkungen des Projekts Grimseltunnel sowie Effekte für die Ausschöpfung sozialer, ökonomischer und ökologischer Potenziale können unter den geeigneten Rahmenbedingungen und Voraussetzungen gewinnbringend ausgeschöpft werden. Es gilt, die verschiedenen Potenziale übergeordnet zu koordinieren, damit die Synergien und Wechselwirkungen zum Tragen kommen und eine kohärente Regionalentwicklung ermöglicht wird.

Gesamtbewertung der Beiträge an die Regionalentwicklung
Die Wirkungen des Projekts Grimseltunnel werden in verschiedene Ebenen unterteilt:

- **Primärwirkungen** ergeben sich unmittelbar aus der Realisierung der Infrastruktur. Dazu gehören der Lückenschluss im Meterspurnetz, die ganzjährige Bahnverbindung, verkürzte Reisezeiten, eine verbesserte Erreichbarkeit sowie die funktionale Verbindung der Teilräume. Ebenfalls zu den Primärwirkungen zählen die mögliche Bündelung von Bahn- und Energieinfrastruktur sowie daraus entstehende landschaftliche Entlastungen.
- **Sekundärwirkungen** setzen voraus, dass die verbesserte Erreichbarkeit von Bevölkerung, Unternehmen, Gemeinden und touristischen Leistungsträgern genutzt wird. Erwartet werden insbesondere eine stärkere funktionale Vernetzung, ein erweiterter Arbeitsmarkt, zusätzliche touristische Kombinationsmöglichkeiten, eine höhere Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und Impulse für Wohnen, Dienstleistungen und Bildungsangebote.
- **Tertiärwirkungen** betreffen längerfristige Entwicklungen. Dazu zählen mögliche Beiträge zur Stabilisierung der Bevölkerungsstruktur, zur Gewinnung und Bindung von Fachkräften, zur Stärkung der regionalen Wertschöpfung und zur Entwicklung des Steueraufkommens. Diese Wirkungen sind wesentlich unsicherer, da sie von weiteren Investitionen, politischen Rahmenbedingungen und eigenständigen Entwicklungsleistungen der Region abhängen.

Die Wirkungen des Projekts Grimseltunnel sind unterschiedlich gesichert:

- **Gesichert beziehungsweise unmittelbar ableitbar** sind die infrastrukturellen Wirkungen: Netzschluss, ganzjährige Verbindung, verbesserte Erreichbarkeit und mögliche Bündelung mit der Energieinfrastruktur.
- **Plausibel und von weiteren Bedingungen abhängig** sind Wirkungen auf funktionale Vernetzung, Arbeitsmarkt, Tourismus, Dienstleistungen, Mobilität und Standortattraktivität.
- **Langfristig möglich, jedoch mit höherer Unsicherheit behaftet** sind Wirkungen auf Demografie, Fachkräfteentwicklung, Steueraufkommen und umfassende Regionalentwicklung.

Die Potenzialstudie gelangt damit nicht zu einer isolierten Wirkungsprognose, sondern beschreibt einen Wirkungspfad: Die Infrastruktur schafft neue Voraussetzungen, deren wirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzung von ergänzenden Angeboten, politischen Entscheiden, privaten Investitionen und regionaler Koordination abhängt.

Empfehlung

Die Potenzialstudie kommt zum Ergebnis, dass das Projekt Grimseltunnel über die unmittelbare Verkehrsfunktion hinaus ein erhebliches regionales und damit kantonsübergreifendes Vernetzungs- und Entwicklungspotenzial aufweist. Das Projekt Grimseltunnel kann einen Beitrag zur ganzjährigen Verbindung des Haslitals, des Goms und des Urserntals leisten, die Einbindung in das schweizerische Meterspurnetz verbessern und zusätzliche Synergien mit Regionalentwicklungs- und Landschaftsqualitätsanliegen ermöglichen.

Die weitergehenden Wirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und Regionalentwicklung setzen geeignete Rahmenbedingungen, eine übergeordnete Koordination, tragfähige Governance-Strukturen sowie ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen voraus.

Die Studie kommt zum Schluss, dass das Projekt Grimseltunnel ein Infrastrukturvorhaben mit vielfältigen direkten und indirekten Wirkungsebenen sowie kurz- und langfristigen positiven Effekten in verschiedenen sektoralpolitischen Bereichen darstellt. Darüber hinaus leistet es einen wichtigen Beitrag zu einer kantonsübergreifenden, gesamträumlichen Entwicklung, indem es die drei Täler stärker miteinander vernetzt und ihre Entwicklung zu einem zusammenhängenden regionalen und funktionalen Gesamtraum unterstützt.

Inhalt

Management Summary 3

1 Auftrag, Projekt, Methodik 8

1.1 Projekt Grimseltunnel 8
1.1.1 Idee 8
1.1.2 Entstehungsgeschichte 9
1.1.3 Projektbeschrieb 9
1.1.4 Stand der Arbeiten 10
1.1.5 Kosten und Finanzierung 11
1.2 Gegenstand Potenzialstudie 12
1.3 Untersuchungsraum 13
1.4 Methodik 14
1.4.1 Frequenzanalyse 14

2 Übergeordnete Bedeutung Grimseltunnel 16

2.1 Entwicklung und Einordnung in den übergeordneten funktionalen Raum 16
2.2 Raumplanerische Verankerung 18
2.2.1 Nationale Sachpläne 18
2.2.2 Kantonale Richtpläne 19
2.2.3 Regionale Planungen 19
2.3 Einordnung in übergeordnete Strategien 21

3 Ausgangslage und Entwicklungspotenzial Untersuchungsraum 27

3.1 Bevölkerung und demografische Entwicklung 27
3.2 Wohnungsmarkt 28
3.3 Wirtschaft und Arbeitsmarkt 28
3.4 Energie- und Infrastrukturlandschaft 29
3.5 Verkehr und Erreichbarkeit 30
3.6 Tourismus 31
3.7 Natur und Landschaft 32
3.8 Entwicklungsabsichten und raumwirksame Vorhaben 33
3.9 Trends der Berggebiete-Peripherien 35
3.10 SWOT-Analyse 36

4 Wirkungen des Grimseltunnels 39

4.1 Mobilität und Frequenzen 39
4.2 Wohnen und soziale Infrastruktur 42
4.3 Arbeit 43
4.4 Tourismus 43
4.5 Energie, Umwelt, Landschaft 45
4.6 Entwicklung Region Grimsel 46
4.7 Beitrag an übergeordnete Strategien 48
4.7.1 Nationale Instrumente 48
4.7.2 Kantonale und regionale Raumstrategien 54

5 Diskussion und Gesamtbewertung 55

6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen 61

7 Literaturverzeichnis 65

8 Abbildungsverzeichnis 68

9 Tabellenverzeichnis 69

10 Anhang 70

11 Beilagen 81

1 Auftrag, Projekt, Methodik

In diesem Kapitel:
- Der Grimseltunnel soll das Haslital und das Goms ganzjährig verbinden und schliesst eine Lücke im schweizerischen Meterspurnetz.
- Das Projekt kombiniert eine Bahnverbindung mit der unterirdischen Führung einer Höchstspannungsleitung von Swissgrid.
- Die vorliegende Potenzialstudie untersucht nationale und regionale Wirkungen sowie soziale, wirtschaftliche und ökologische Entwicklungspotenziale ausgehend von den Erfahrungen bereits realisierter Verkehrsinfrastrukturprojekte.
- Der Untersuchungsraum umfasst Haslital, Goms und Urserntal sowie deren funktionale Verflechtungen.
- Die Methodik basiert auf Planungsanalysen, sozioökonomischen Grundlagen, SWOT-Analyse und Frequenzszenarien.

1.1 Projekt Grimseltunnel

1.1.1 Idee

Projekte für eine Bahnverbindung über die Grimsel, welche das Haslital ganzjährig mit dem Goms verbindet, wurden in der Vergangenheit mehrfach geprüft. Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts standen entsprechende Überlegungen im Raum. Letztmals wurde ein bereits bewilligtes Projekt für einen Grimseltunnel im Zusammenhang mit den erheblichen Kostenüberschreitungen beim Bau des Furkatunnels aufgegeben.

Mit dem Grimseltunnel besteht die Absicht, eine bedeutende Lücke im schweizerischen Meterspurnetz zu schliessen. Die Schmalspurnetze der Zentralbahn und der Montreux Berner Oberland Bahn sollen über die neue Verbindung mit dem Netz der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn verbunden werden. Mit lediglich rund 23 Kilometern Neubaustrecke würde dadurch ein zusammenhängendes Meterspurnetz von rund 750 Kilometern entstehen.



Abbildung 1: Streckenverlauf der neuen Grimselbahn.

An dieses Netz würden zahlreiche bedeutende Tourismusdestinationen des Alpenraums angeschlossen, darunter Montreux, Gstaad, Interlaken, Luzern, Engelberg, Andermatt, Zermatt, Davos und St. Moritz. Mit dem Grimseltunnel könnten damit neue Möglichkeiten sowohl für den regionalen Verkehr als auch für durchgehende touristische Verbindungen im schweizerischen Alpenraum geschaffen werden. Zudem würden das Haslital und das Goms ganzjährig und wintersicher verbunden.

1.1.2 Entstehungsgeschichte

Eine Interessengemeinschaft Grimseltunnel zeigte 2014 im Rahmen einer Machbarkeitsanalyse auf, dass eine Bahnverbindung zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS) technisch realisierbar ist und mehrheitlich unterirdisch geführt werden könnte.

Nach Bekanntwerden der Studienergebnisse prüfte die nationale Netzgesellschaft Swissgrid ab 2015 die Möglichkeit, im Bahntunnel gleichzeitig Höchstspannungsleitungen zu führen. Hintergrund war die im strategischen Netz vorgesehene Ertüchtigung der Grimselleitung. Da die bestehende Leitung das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) bezeichnete Gebiet Grimsel–Aletsch quert, sind grössere oberirdische Anpassungen mit erheblichem raumplanerischen und landschaftlichen Zielkonflikten verbunden.

Nachdem die grundsätzliche Machbarkeit einer gemeinsamen Kabel-Bahn-Infrastruktur zwischen Innertkirchen und Oberwald nachgewiesen werden konnte, wurde am 17. Juni 2015 zur weiteren Entwicklung des Projekts die Grimselbahn AG gegründet. Am 4. Februar 2016 stellten die Grimselbahn AG, Swissgrid sowie die Kantone Bern und Wallis die Projektidee der Öffentlichkeit vor und kündigten die gemeinsame Weiterbearbeitung an. Am 16. Mai 2019 unterzeichneten das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Verkehr (BAV), das Bundesamt für Energie (BFE) und das Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Absichtserklärung zur Bündelung von Übertragungsleitungen mit Nationalstrassen und Eisenbahnstrecken. Diese gab einen weiteren Impuls, das Bahnprojekt als Bündelungsprojekt voranzutreiben und die Synergien mit dem Stromnetz zu nutzen.

1.1.3 Projektbeschrieb

Der Grimseltunnel soll zwei nationale Infrastrukturaufgaben in einem gemeinsamen Bauwerk verbinden: eine neue meterspurige Bahnverbindung zwischen Innertkirchen im Berner Oberland und Oberwald im Obergoms sowie die unterirdische Führung einer Höchstspannungsleitung von Swissgrid. Durch die Bündelung von Bahn- und Strominfrastruktur sollen Synergien genutzt sowie bestehende und zusätzliche Eingriffe in die sensible hochalpine Landschaft reduziert werden.

Kernstück des Projekts ist der rund 23 Kilometer lange Tunnel zwischen dem Haslital und dem Obergoms. Die neue Bahnstrecke soll die bestehende Lücke zwischen den meterspurigen Netzen nördlich und südlich der Grimsel schliessen. Die veranschlagte Fahrtzeit durch den Grimseltunnel zwischen Meiringen und Oberwald beträgt rund 30 min. Das Projekt Grimseltunnel ist so entworfen, dass spätere betriebliche Erweiterungen möglich bleiben. Bei zusätzlichem Bedarf, etwa durch wachsenden touristischen Verkehr, kann die Ausweichstelle Handeck ergänzt und damit die Kapazität und betriebliche Flexibilität

erhöht werden. Mit maximal 59,5‰ Steigung auf einem Teilabschnitt weist die Bahnstrecke gegenüber Normalspurbahnen eine hohe Steigung auf, bleibt jedoch unter den Steigungen mehrerer schweizerischer Adhäsions-Meterspurbahnen.

Der multifunktionale Tunnel schafft bedeutende technische Vorteile zugunsten der Strominfrastruktur. Die Höchstspannungs-Kabelleitung nutzt den parallelen Flucht- und Rettungsstollen der Bahn. Dieser Stollen ist als sicherer Bereich ausgelegt, d. h. er ist frei und unabhängig belüftet, ohne Brandlast und ohne Transportmittel. Die daraus hervorgehenden Vorteile für die Kabelleitung sind eine hohe Belastbarkeit dank effizienter Lüftung sowie idealer Schutz dank Absenz von Brandlast und von Transportmitteln. Für den Instandhaltungs-Zugang und für Transporte kann die Strominfrastruktur den Schienenweg nutzen, jeweils bis zu den Querverbindungen, welche alle 500 Meter angeordnet sind.

Der Bundesrat hat im Februar 2023 im Sachplan Übertragungsleitungen für die Grimselleitung die Voraussetzungen für die Mitbenutzung des Grimseltunnels durch Swissgrid festgelegt. Die Höchstspannungskabel werden innerhalb der Tunnelanlage in einem vom Bahnraum getrennten Bereich geführt.

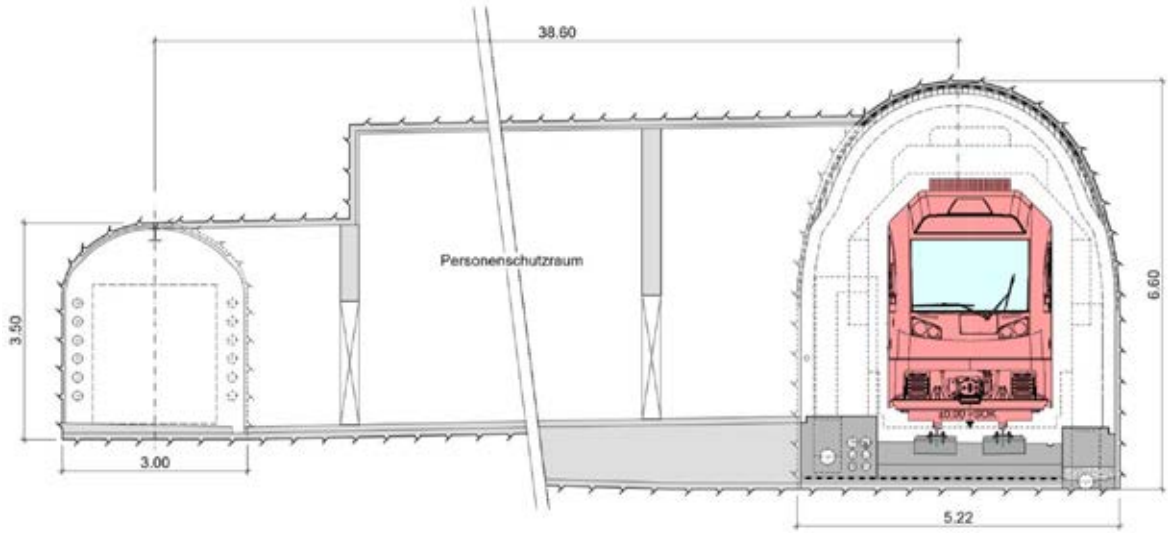


Abbildung 2: Querschnitt der multifunktionalen Tunnelanlage.

1.1.4 Stand der Arbeiten

Die Grimselbahn AG beabsichtigt, sowohl Projektierung als auch Bau im Allianzverfahren nach SIA 2065 realisieren zu lassen. Als Ergebnis des Submissionsverfahrens hat der Verwaltungsrat der Grimselbahn AG am 10. Juli 2026 den Zuschlag an die Projektallianz unter Führung der Marti Tunnel AG mit ILF, WSP und Rubi erteilt. Die Auftragssumme für Projektierung und Bau beträgt CHF 510 Mio. exkl. MwSt. Die Vergabe steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung durch das Parlament.

Gegen den am 14. Juli 2026 publizierten Vergabeentscheid wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht. Nach heutigem Stand werden daraus keine Auswirkungen auf den vorgesehenen Terminplan für Projektierung und Realisierung erwartet.

1.1.5 Kosten und Finanzierung

Die aktuellen Kosten für Projektierung und Realisierung des Grimseltunnels werden auf rund CHF 650 Mio. geschätzt (vgl. Tabelle 1). Zur Auftragssumme von CHF 510 Mio. kommen Bauherrenkosten von rund CHF 140 Mio. (inkl. Reserven von rund CHF 80 Mio.) hinzu. In diesen Kosten enthalten sind der Tunnelbau sowie die gesamte ober- und unterirdische Bahnausrüstung. Die Höhe des Kostenbeitrags von Swissgrid wird derzeit ermittelt. Frühere projektinterne Annahmen gehen von einem Beitrag in der Grössenordnung von rund CHF 230 Mio. aus. Eine abschliessend abgestimmte Berechnung liegt noch nicht vor.

Bahnseitig ist die Finanzierung des Grimseltunnels Gegenstand der laufenden Vernehmlassung zur Botschaft «Verkehr ’45». Der Bundesrat schlägt den Grimseltunnel zur Realisierung vor. Der parlamentarische Entscheid wird im Jahr 2027 erwartet.

Die Grimselbahn AG verfolgt das Ziel, den Bahnteil des Grimseltunnels unter Berücksichtigung des Kostenbeitrags von Swissgrid mit Kosten von weniger als CHF 500 Mio. zu realisieren.

Leistungen	**Kosten (Mio. CHF)**
Baukosten (Vergabe)	510
Bauherrenkosten	60
Reserve	80
Kosten Grimseltunnel inkl. Bahnausrüstung und «Stromtunnel»	650
Beteiligung Swissgrid (Schätzung) Anteil «Stromtunnel»	– 230
Totalkosten Grimseltunnel inkl. Bahnausrüstung exkl. MwSt.	**< 500**

Tabelle 1: Leistungsübersicht für das Projekt Grimseltunnel.

Zu den Kosten des Projekts Grimseltunnel für den Kanton Bern hält der Regierungsrat des Kantons Bern in einer Antwort vom 20. März 2024 an den Grossen Rat des Kantons Bern fest, dass die Investitionskosten über den nationalen Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Die ungedeckten Betriebskosten der Transportunternehmen des öffentlichen regionalen Personenverkehrs zu Lasten der Besteller Bund sowie Kantone Bern und Wallis werden heute auf rund 2 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Davon würden für den Kanton Bern jährliche Zusatzkosten von rund 0,8 Millionen Franken beim öffentlichen Verkehr anfallen.

1.2 Gegenstand Potenzialstudie

Das Projekt Grimseltunnel hat mit der Aufnahme in die bundesrätliche Botschaft zum Bahn-Ausbauschritt 2035 (nächster Ausbauschritt Bahninfrastruktur) einen wichtigen Meilenstein erreicht. Für die weitere Projektentwicklung verlangt der Bundesrat von der Projektträgerschaft das regionale Entwicklungspotenzial im Wirkungsbereich des Projekts Grimseltunnel aufzuzeigen. Dies insbesondere in Zusammenhang mit der Anforderung, Nutzen und Bedeutung des Projekts Grimseltunnel in den teilweise dünn besiedelten Regionen für den öffentlichen Verkehr und damit verbundene positive Effekte auf die regionale Entwicklung darzulegen.

Von besonderem Interesse ist die Frage, welche wirtschaftlichen und sozio-ökonomischen Effekte durch eine ganzjährige Bahnverbindung zwischen Haslital, Goms und Urserntal ausgelöst werden können. Es soll aufgezeigt werden, welche neuen Möglichkeiten für eine engere Zusammenarbeit der drei Regionen und welche Potenziale für Tourismus, Arbeitsmarkt, Gewerbe, Dienstleistungen und regionale Wertschöpfung durch eine verbesserte Erreichbarkeit eröffnet werden können.

Erfahrungen aus bereits realisierten Verkehrsinfrastrukturprojekten in Berg- und ländlichen Regionen weisen auf diesen Zusammenhang hin. Die von der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) 2026 untersuchten Beispiele Vereinatunnel, Lötschbergbasistunnel, Gotthardachse und Transjurane zeigen, dass eine wesentlich verbesserte Erreichbarkeit regionalwirtschaftliche Entwicklungen unterstützen, bestehende Dynamiken verstärken und neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen kann. Gleichzeitig zeigen die Fallbeispiele, dass die beobachteten Entwicklungen nicht monokausal auf die Verkehrsinfrastruktur zurückgeführt werden können, sondern im Zusammenspiel mit weiteren wirtschaftlichen, touristischen und räumlichen Entwicklungen entstehen. Diese Erfahrungen werden deshalb als qualitative Referenz für die Beurteilung der im Untersuchungsraum identifizierten Potenziale herangezogen [1].

Die vorliegende Potenzialstudie orientiert sich deshalb an folgender Leitfrage:

Welche nationalen und regionalen Wirkungen und Potenziale entstehen durch den Grimseltunnel, wie belastbar sind diese und unter welchen Voraussetzungen können sie ausgeschöpft werden?

In Bezug auf die Unterstützungswürdigkeit durch den Bund sind die folgenden vier Untersuchungsfragen formuliert worden:

a) Welchen Beitrag leistet der Grimseltunnel zur Stärkung des schweizerischen Bahnnetzes?
b) Welche Beiträge leistet der Grimseltunnel zu den in nationalen, kantonalen und regionalen Strategien, Sach- und anderen Plänen formulierten Zielsetzungen?
c) Welchen potenziellen Einfluss hat der Grimseltunnel auf die regionalen Gegebenheiten für eine regionale Entwicklung?
d) Welche sozialen, ökonomischen und ökologischen Potenziale können mit dem Grimseltunnel ausgeschöpft werden?

1.3 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsperimeter umfasst die direkt betroffenen Gemeinden Innertkirchen und Obergoms sowie den funktional grösser gefassten Raum zwischen Meiringen, Andermatt und Fiesch.

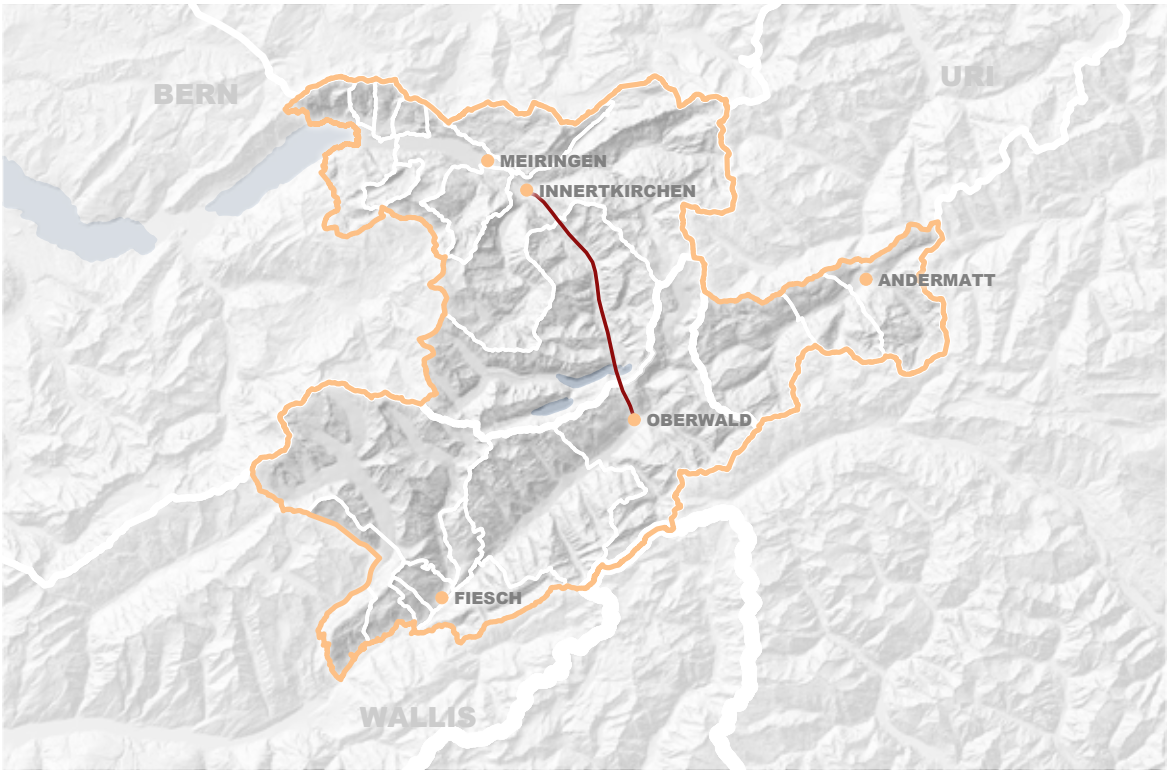
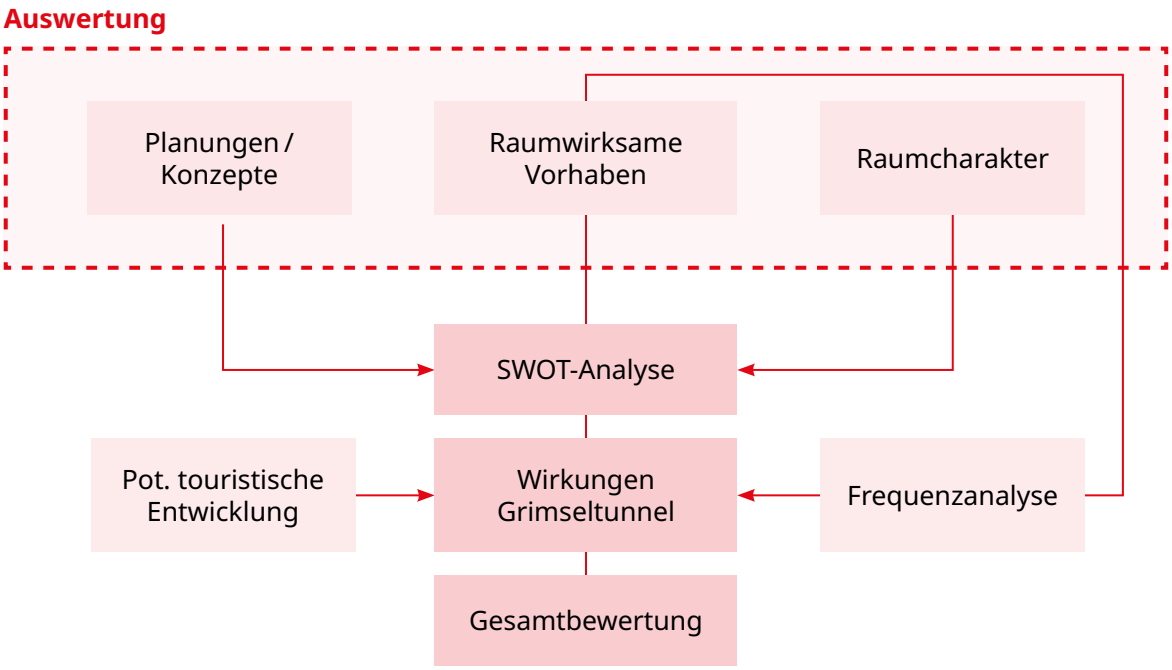


Abbildung 3: Der Untersuchungsraum mit der vorgesehenen Linienführung des Grimseltunnels.

1.4 Methodik

Für die vorliegende Potenzialstudie wird eine umfassende Auswertung der bestehenden Planungen und Konzepte, welche den Untersuchungsraum betreffen, durchgeführt. Weiter werden relevante raumwirksame Vorhaben geprüft und bezüglich ihrer Bedeutung für die Regionalentwicklung bewertet. Die Auswertung wird im Kontext des Raumcharakters mit der bestehenden sozio-ökonomischen Situation gemacht. Die Grundlagen dazu bilden öffentlich publizierte und beschlossene Berichte und Dokumente, Statistiken des Bundesamts für Statistik, Gespräche und schriftliche Korrespondenz mit Verantwortlichen der betreffenden Gemeinden sowie Lokalkenntnisse.

Die Auswertung des Untersuchungsraums zeigt Stärken und Schwächen auf. Übergeordnete Planungen und Konzepte sowie raumwirksame Vorhaben ergeben Chancen und Risiken für den Raum. In einer SWOT-Analyse werden diese Parameter einander gegenübergestellt und es wird aufgezeigt, welche Entwicklungspotenziale in der bestehenden Region erschlossen werden können. Daraus wird ein Handlungsbedarf identifiziert, um die vorhandenen Potenziale maximal auszuschöpfen. In einem weiteren Schritt wird aufgezeigt, inwiefern der Grimseltunnel diesbezüglich einen Einfluss haben könnte.



1.4.1 Frequenzanalyse

In diesem Zusammenhang wird die zu erwartende Nachfrage (Frequenzen, Querschnittsbelastungen) im Grimseltunnel in zwei Szenarien durch SMA und Partner AG ermittelt. Basis ist das projektbezogene Nachfragemodell, das SMA und Partner AG dabei erarbeitet hat (sog. Nutzenstudie 2024). Diese Grundlagen bleiben für die vorliegende Analyse unverändert. In Szenario 1 wird die bestehende Nachfrageermittlung als untere Grenze der Nachfrageentwicklung angesehen. Sie verwendet als Ausgangspunkt die Fahrten des Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM 2050) für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Diese Fahrtenmenge wurde anhand der gezählten Querschnittsbelastungen im Untersuchungsperimeter für das Jahr 2019 (Referenz) kalibriert (vgl. Nutzenstudie 2024 [2]). Für diese kalibrierte Fahrtenmenge wird aufgrund des neuen,

attraktiveren ÖV-Angebots mit Grimseltunnel die Veränderung der Widerstände und damit die Veränderung des Modal Splits (Verteilung des Personen-Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger) berechnet. Die neu ermittelten ÖV-Fahrten werden auf das Netz umgelegt und so die Querschnittsbelastungen im Tunnel ermittelt.

In Szenario 2 wird die Nachfrage unter Ausschöpfung der zusätzlichen, quantifizierbaren Struktur ermittelt. Grundannahme ist, dass durch den Bau des Grimseltunnels potenziell zusätzliche Struktureffekte in der Grimselregion durch die raumwirksamen Vorhaben und Entwicklungsabsichten entstehen. Bestehende Attraktionen, welche in der Nutzenstudie 2024 nicht berücksichtigt worden sind, werden ebenfalls als Struktureffekte aufgenommen. Dabei werden nur die Vorhaben berücksichtigt, die eine quantifizierbare Umsetzungsreife vorweisen. Eine Vielzahl der Entwicklungsabsichten und raumwirksamen Vorhaben im Untersuchungsraum wurde deshalb im Szenario 2 nicht eingerechnet. Die zugrundeliegende Methodik ist in Beilage B1 *Grimseltunnel. Potenziale aus geplanten touristischen Projekten. Methodenbeschrieb* beschrieben. Diese zusätzlichen Struktureffekte steigern die Verkehrserzeugung und Attraktion der Zellen durch Gelegenheitsreisende und Arbeitsplätze, welche zu den Zellen hinzuaddiert werden. Damit steigt gegenüber dem Szenario 1 (Planfall A0 aus der Nutzenstudie) die zugrunde gelegte Verkehrsmenge von und nach den Zellen im Grimselgebiet, was die Quelle-Ziel-Fahrtenmenge auf der Bahn steigert. Diese neue Fahrtenmenge wird auf das Netz umgelegt und ergibt die neue Nachfrage im Grimseltunnel.

2 Übergeordnete Bedeutung Grimseltunnel

In diesem Kapitel:
- Die Bevölkerung der Region Grimsel ist seit dem frühen Mittelalter untereinander stark vernetzt und teilt eine gemeinsame Geschichte und Kultur.
- Die heutige Verbindung mit dem Haslital beschränkt sich auf wenige Monate im Sommer, während Goms und Urserntal via Furkatunnel ganzjährig verbunden sind.
- Der Grimseltunnel kann auf verschiedenen Ebenen einen Beitrag an nationale Strategien und Konzepte leisten oder neue fördernde Rahmenbedingungen zur Erreichung der formulierten Ziele bilden.
- Nationale, kantonale, regionale und kommunale Instrumente haben den Grimseltunnel raumplanerisch verankert und somit weitgehende Abstimmungen mit anderen Vorhaben in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft vorgenommen.

2.1 Entwicklung und Einordnung in den übergeordneten funktionalen Raum

Die drei Talschaften Haslital, Goms und Urserntal teilen eine jahrhundertealte Geschichte. Vom Haslital herkommend erreichte etwa ums Jahr 1000 eine Gruppe von Alemannen die Hochebene des Goms. In «Wald» (heutiges Oberwald) errichteten sie ihr erstes Dorf, die damals höchstgelegene aller Alpensiedlungen [3]. Die als Walser bekannten Leute begannen bald in alle Richtungen auszuwandern. Sie bauten Siedlungen in einem etwa 350 Kilometer langen Gebiet von Frankreich über Italien, die Schweiz, Liechtenstein, Österreich bis Deutschland [4].

Der Grimselpass gehörte bis ins 19. Jahrhundert zu den wichtigeren Alpenpässen der Schweiz. Zusammen mit dem Brünig- und dem Griespass verband er die Landschaften des östlichen Oberlands und der Innerschweiz mit den Märkten der Lombardei und des Piemonts. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahr 1882 kam der Saumverkehr zum Erliegen. Doch das Gebiet der Grimsel hatte längst eine touristische Bedeutung. Unter den Reisenden des 18. Jahrhunderts gehörte die Wanderung durch die wilde Alpinlandschaft der Grimsel häufig zum Programm einer Schweizerreise [5].

Ab dem ersten Weltkrieg erhielt die Passverteidigung eine zentrale Bedeutung. Die eigentliche Befestigung und die damit verbundenen Anlagen entstanden während dem zweiten Weltkrieg nach dem Bau der Grimselpassstrasse. Die Sperrstelle Grimsel liegt auf der Passhöhe und besteht aus zwei Infanteriewerken und zahlreichen Unterständen. Sie

gilt als militärhistorisches Denkmal von nationaler Bedeutung [6]. Damit hatte diese Festung mit ihren dazugehörenden Aussenwerken bis in die 1980-er Jahre eine wichtige Funktion in der Landesverteidigung. 1998 wurde die Festung zurückgebaut und seit 2003 gehört der gesamte Boden sowie die Anlagen der KWO [7].

Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Eignung des Grimsel- und Sustengebietes zur Nutzung der Wasserkraft erkannt. Die Vereinigten Kander- und Hagneck-Werke, eine Vorgängergesellschaft der BKW, erhielten im März 1906 das Recht zur Nutzung der Wasserkraft der Aare und ihrer Zuflüsse. Sie gründete 1925 die Kraftwerke Oberhasli AG, an der sich 1928 auch der Kanton Basel-Stadt, die Stadt Bern und die Stadt Zürich beteiligen [8].

Die Kraftwerksgruppe wurde in drei Etappen erstellt: 1925–1954 im Aaretal die Speicherseen Grimsel, Gelmer, Räterichsboden, Mattenalp und Oberaar sowie die dazugehörigen Kraftwerkszentralen, 1952–1979 die Nutzbarmachung des Wassers aus dem Gadmental. Der dritte Ausbauschritt wurde unter dem Namen Grimsel West geplant. Das Projekt scheiterte am Widerstand von Umweltverbänden, die sich für den Erhalt des Arvenwaldes Sunnige Aar einsetzten. Es wurde ab 1999 durch das Ausbauprogramm KWO Plus (ab 2002) ersetzt, welches weniger stark in die Moorlandschaft eingreift [9].

Auch heute noch hat der Raum um den Grimselpass wichtige Funktionen für den Tourismus, die Energieerzeugung, -speicherung und -versorgung der Schweiz sowie die soziokulturellen Beziehungen zwischen Wallis, Bern und der Zentralschweiz.

Der Grimselpass ist seit jeher eine historisch bedeutende Verbindungsachse. Die Infrastrukturentwicklung in anderen räumlichen Entwicklungsschwerpunkten hat diese Achse funktional geschwächt. Mit dem Bau des Furkatunnels erhielten das Goms und das Urserntal eine wintersichere Verbindung. Mit der Absicht zur Schaffung einer ganzjährigen Bahnverbindung zwischen Goms und Haslital können Rahmenbedingungen geschaffen werden, um diesen geschwächten und saisonal eingeschränkte soziokulturelle und ökonomische Verbindung wiederzubeleben.

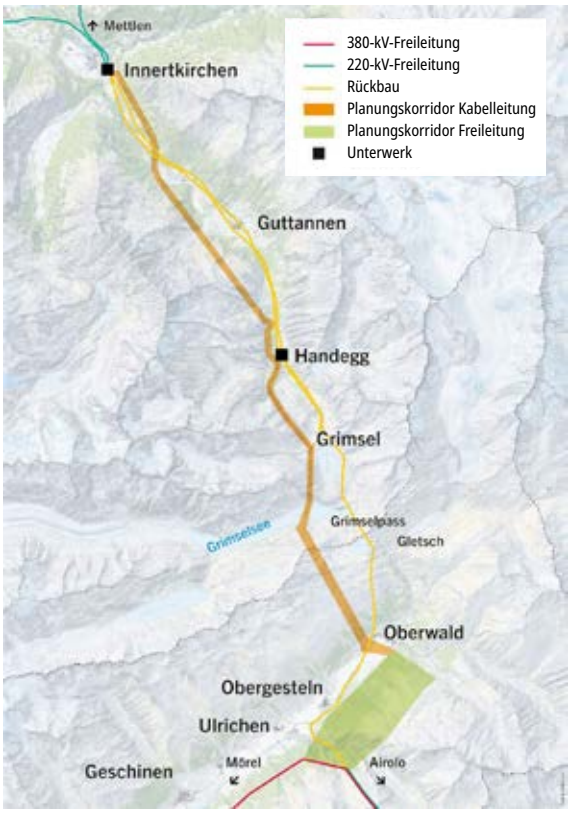
2.2 Raumplanerische Verankerung

2.2.1 Nationale Sachpläne

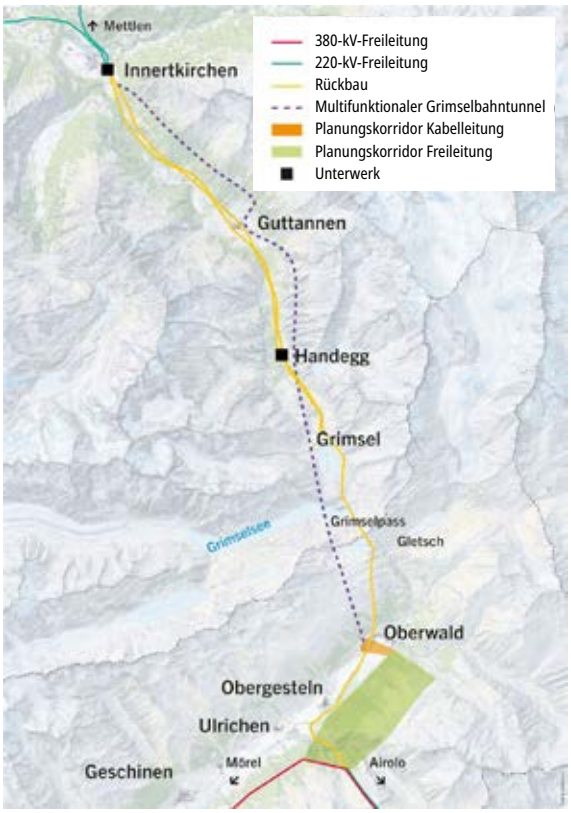
Das Projekt Grimseltunnel wurde als eines von zwei Planungskorridoren in den Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) des Bundesamts für Energie (Bundesratsbeschluss vom 22.02.2023) aufgenommen. Die bestehende ca. 27 Kilometer lange 220 Kilovolt (kV)-Leitung zwischen Innertkirchen und Ulrichen muss ersetzt werden. Das Vorhaben sieht eine neue 220 kV-Leitung mit grösserer Kapazität vor, welche zu einem späteren Zeitpunkt auf einen Betrieb mit 380 kV umgestellt werden könnte. Die projektierte Leitung ist Teil des strategischen nationalen Übertragungsnetzes der Swissgrid [10].

Da elektrische Anlagen und Bahninfrastruktur weder in denselben Verfahren genehmigt werden, noch die Finanzierung von denselben Instanzen beschlossen wird, wurden zwei Planungskorridore festgesetzt. Das Objektblatt 203 «Leitungszug Innertkirchen–Ulrichen» setzt die zwei Planungskorridore als planerisch gleichwertige Varianten für den Ersatz wie folgt fest:

- Planungskorridor Hochspannungsleitung
- Planungskorridor multifunktionaler Tunnel



Planungskorridor Hochspannungsleitung mit Kabelleitung



Planungskorridor multifunktionaler Tunnel

Abbildung 4: Planungskorridore gemäss SÜL mit Bezeichnung, wo die Leitung als Kabelleitung in bestehenden oder neu zu erstellenden Stollen bzw. im multifunktionalen Tunnel unterirdisch geführt und wo die Leitung als Freileitung vorgesehen ist (Quelle: Swissgrid AG [11])

Die Verbindlichkeit der Festsetzung des Planungskorridors multifunktionaler Tunnel im SÜL ist an mehrere Bedingungen geknüpft (u. a. technische/betriebliche Minimalanforderungen, Einhaltung Kostenbeitrag Swissgrid AG, Inbetriebnahme Leitungszug bis

spätestens Ende 2040). Falls eine einzelne Bedingung nicht erfüllt werden kann, hat die Swissgrid AG die Möglichkeit beim BFE einen Antrag auf Löschung der Variante mittels Fortschreibung zu stellen. Würde die Realisierung des Projekts Grimseltunnel zu einem späteren Zeitpunkt trotzdem beschlossen werden, müsste das Projekt ohne Kostenbeitrag der Swissgrid AG auskommen [11].

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) vom 19.09.2025 nimmt auf der Grundlage des SÜL das Projekt Grimseltunnel im Objektblatt OB 11.6 mit Koordinationsstand Vororientierung auf [12].

2.2.2 Kantonale Richtpläne

Die Kantone Bern und Wallis haben das Projekt Grimseltunnel in ihren kantonalen Richtplanungen aufgenommen:

- Kanton Bern [13]
  - Massnahme B_05, Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen. Grimselbahn, Koordinationsstand Festsetzung:
    Bestandteil der Massnahme sind die Schmalspurnetz-Verbindung zwischen Meiringen und Ulrichen, die Haltestelle in Guttannen und die Möglichkeit, die Realisierung mit der Erdverlegung der Hochspannungsleitung zu kombinieren.
  - Massnahme R_10, Grimsel-Tunnel, Koordinationsstand Festsetzung:
    Die Massnahme beinhaltet die Zusammenlegung der Bahnverbindung mit der Stromleitung und die wintersichere Erschliessung von Guttannen und Handeck durch eine Haltestelle entlang der Bahnverbindung.
- Kanton Wallis [14]
  - Koordinationsblatt D.3 Schienennetze, Eisenbahnprojekte unterstützt vom Kanton ausserhalb des SIS, Nr. 3 Grimseltunnel, Koordinationsstand Zwischenergebnis:
    Bestandteil des Koordinationsblatts ist der Bau einer neuen Bahnlinie zwischen Innertkirchen und Oberwald durch die Integration einer Höchstspannungsleitung in den Grimseltunnel.
  - Koordinationsblatt E.7 Energietransport und -verteilung, Projekt für Übertragungsleitung im Wallis Nr. 6 Innertkirchen – Ulrichen, Koordinationsstand Festsetzung:
    Das Koordinationsblatt beinhaltet unter anderem Koordinationsgrundsätze zur Optimierung und Sicherstellung des Stromnetzes, zum Abbau der nicht mehr benötigten Infrastruktur und die Förderung der Erdverkabelung.

2.2.3 Regionale Planungen

Die regional abgestimmten Planungen enthalten wesentliche Elemente in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft. Diese wurden von etlichen Gemeinden aufgenommen und in deren strategische Entwicklungsinstrumenten integriert, um die regionalen Planungen kommunal umzusetzen.

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost im Kanton Bern weist eine umfassende und aktuelle Regionalplanung vor. Die Themen Siedlung, Verkehr und Landschaft sind miteinander abgestimmt, das Projekt Grimseltunnel ist festgesetzt. Zudem sind in Meiringen und Innertkirchen mehrere Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen sowie Umstrukturierungen festgelegt [15].

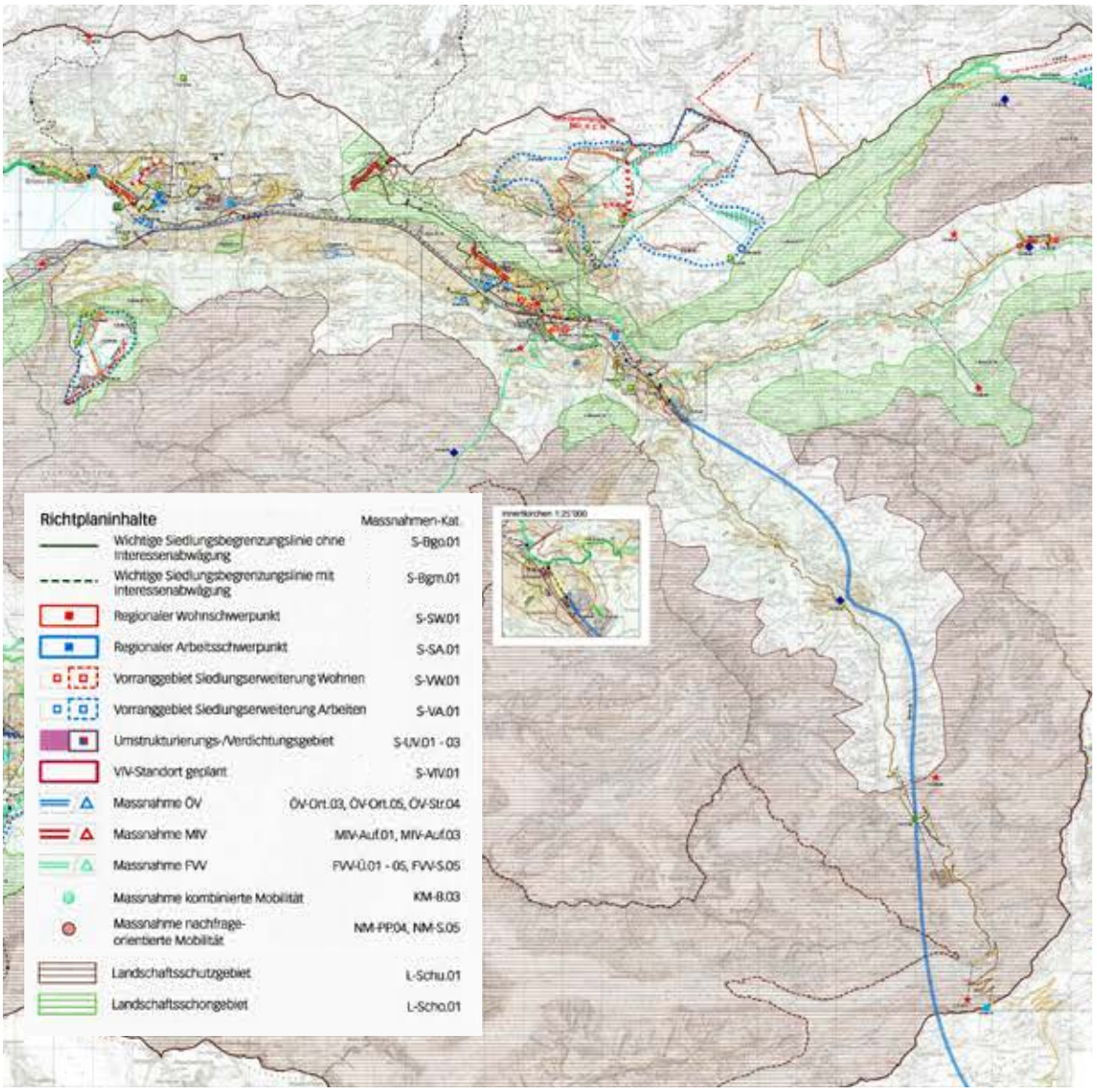


Abbildung 5: Ausschnitt Haslital aus der Richtplankarte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Oberland-Ost 2025 mit dem Grimseltunnel als Massnahme (Quelle: RKOO [15]).

2.3 Einordnung in übergeordnete Strategien

Für den Untersuchungsraum sowie die Regionalentwicklung bestehen diverse nationale Konzepte und Strategien, welche für das Projekt Grimseltunnel sowie dessen Wirkungen von Bedeutung sind.

Landschaftskonzept Schweiz 2020 (LKS)
Das Landschaftskonzept Schweiz (LKS) ist ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG). Das LKS legt als Planungsinstrument des Bundes den Rahmen für eine kohärente und qualitätsbasierte Entwicklung der Schweizer Landschaften fest. Es definiert behördenverbindliche Ziele für die qualitätsorientierte Entwicklung der Landschaft als Wohn-, Arbeits-, Wirtschafts- und Erholungsraum. Der Bund zeigt damit auf, wie er seine baulichen und planerischen Aktivitäten, seine finanziellen Leistungen oder seine Bewilligungen auf die Schonung und die Qualität der Landschaften ausrichten will. Die Bundesstellen sind beauftragt, dieses Konzept umzusetzen. Die zuständigen Behörden der Kantone setzen die Ziele und Planungsgrundsätze des LKS bei den an die Kantone delegierten Bundesaufgaben sowie bei Vorhaben, die mit Finanzhilfen des Bundes realisiert werden, um. Sie berücksichtigen das LKS in der kantonalen Richtplanung (Art. 6 Abs. 4 RPG). Behörden der Regionen und Gemeinden berücksichtigen das LKS bei der Erfüllung ihrer Aufgaben in dem ihnen zustehenden Handlungsspielraum und entsprechend den kantonalen Vorgaben [16].

Raumkonzept Schweiz 2026 (RKS)
Das Raumkonzept Schweiz ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz. Es ist das erste Strategiedokument in der Schweizer Raumentwicklung, das von allen Staatsebenen gemeinsam entwickelt und getragen wird.

Bund, Kantone, Städte und Gemeinden haben ihre gemeinsame Strategie für die räumliche Entwicklung der Schweiz den neuen Herausforderungen angepasst und 2026 das Raumkonzept Schweiz aktualisiert [17].

Langfristige Klimastrategie 2050
Bis 2050 soll der Treibhausgas-Ausstoss auf netto null sinken, um die Erderhitzung auf weniger als 2°C zu begrenzen. Die langfristige Klimastrategie der Schweiz zeigt auf, wie die Schweiz dieses Ziel erreichen kann. Sie kommt damit einer Verpflichtung aus dem 2015 vereinbarten Übereinkommen von Paris nach. Ausgangspunkt für die langfristige Klimastrategie war das Netto-Null-Ziel für 2050, das der Bundesrat im August 2019 beschlossen hat. Die langfristige Klimastrategie formuliert strategische Grundsätze und zeigt für die Teilbereiche Gebäude, Industrie, Verkehr, internationale Luftfahrt, Landwirtschaft und Ernährung, Abfall, synthetische Gase sowie Finanzmarkt mögliche Klimaziele und Emissionsentwicklungen (sog. Emissionspfade) auf.

Für den Zeithorizont 2050 verfolgt die Schweiz beim Verkehr (ohne internationalen Luftverkehr) zum Erreichen des übergeordneten Netto-Null-Ziels beim Ausstoss von Treibhausgasen die folgende Zielsetzung: Der Landverkehr verursacht im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr [18].

Lebendige Peripherien Schweiz 2024
Der Rat für Raumordnung (ROR) fordert im Bericht der Legislatur 2020–2023 «Lebendige Peripherien in der Schweiz: Transformation gemeinsam gestalten» einen Perspektivenwechsel. Von den städtischen Peripherien, über die Regionalzentren, die Agglomerationsperipherien und über ländliche Peripherien bis hin zu den Berggebiete-Peripherien erwägt der ROR Entwicklungspfade und richtet Empfehlungen an die Akteurinnen und Akteure der öffentlichen Hand und insbesondere an den Bundesrat.

Im Grundsatz geht es den Autoren darum, die räumliche Entwicklung der Schweiz in den Zentren und in den Peripherien umzudenken und auf eine postfossile Zukunft einzustellen [19].

Perspektive BAHN 2050
Mit der «Perspektive BAHN 2050» setzt der Bund beim Bahnausbau einen Schwerpunkt in den Agglomerationen. Dort besteht das grösste Verlagerungspotenzial. Auf längeren Strecken soll die Bahn dort ausgebaut werden, wo sie gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig ist. Im Güterverkehr soll der Zugang zur Bahn mit neuen Umschlags- und City-Logistik-Anlagen weiter verbessert werden. Für die zukünftige Angebotsentwicklung wird nebst den Schwerpunkten in Agglomerationen auch folgendes Ziel angestrebt [20]:

– Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit noch nicht wettbewerbsfähig ist

Agglomerationspolitik und Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete: Beitrag des Bundes für eine kohärente Raumentwicklung 2024–2031
Zusammen mit der Agglomerationspolitik bildet die Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete einen wesentlichen Bestandteil der schweizerischen Raumentwicklung. Seit 2015 sind diese beiden Politiken vereint unter dem konzeptionellen Dach der kohärenten Raumentwicklung (KoRE). Mit einer kohärenten Raumentwicklung gestalten Bund, Kantone, Städte und Gemeinden eine nachhaltige Schweiz, in der resiliente, lebenswerte und wettbewerbsfähige Regionen mit starken Zentren und funktional angebundenen Räumen ihren Beitrag an die nachhaltige Entwicklung von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt leisten. Die kohärente Raumentwicklung erfordert eine vertikale und horizontale Koordination der Beteiligten und ist eine Querschnittsaufgabe. Die Vision richtet sich im Sinne einer Denk- und Handlungsweise an alle Akteurinnen und Akteure, die mit ihren Aktivitäten und Ressourcen Einfluss auf die räumliche Entwicklung der Schweiz nehmen [21].

Neue Regionalpolitik (NRP)
Mit der Neuen Regionalpolitik investiert der Bund zusammen mit den Kantonen in innovative Köpfe und Unternehmen, die ländliche Regionen und Berggebiete sowie Grenzregionen als Wirtschafts-, Lebens- und Erholungsräume attraktiv gestalten und nachhaltig weiterentwickeln wollen. Im Vordergrund stehen die Innovationsförderung, der Strukturwandel im Tourismus und die digitale Transformation der Wirtschaft [22].

Kantonale Raumstrategien

Die Richtpläne und Raumkonzepte der Kantone weisen diverse Inhalte auf, die relevante Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die regionale Entwicklung bilden. So weisen alle Richtpläne Zentren aus, die als wirtschafts- und regionalpolitische Steuerung gestärkt werden sollen:

- Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung: Meiringen [13]
- Regionale Zentren der 4. Stufe: Brienz [13]
- Alpiner Tourismusraum mit Zentren: Fiesch [14]
- Regionalzentrum: Andermatt [23]

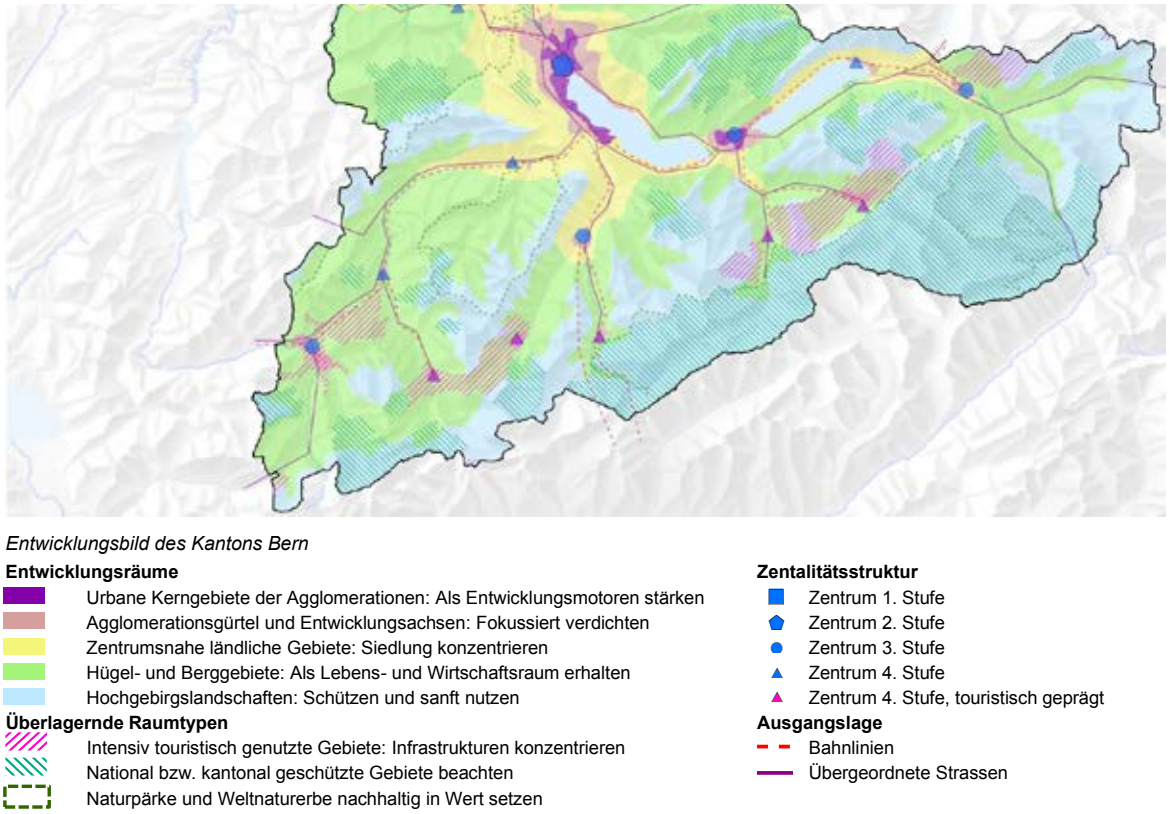


Abbildung 6: Ausschnitt Raumkonzept Kanton Bern [13].

Die Raumentwicklungsstrategie des Kantons Wallis bildet die Grundlage des kantonalen Richtplans und gibt Impulse für die Entwicklung auf interkommunaler Ebene. Im Untersuchungsraum der vorliegenden Studie stehen die Teilstrategien «Tourismus und Freizeit» und «Verkehr und Mobilität» im Fokus, wobei die Ziele «Über Grenzen zusammenarbeiten» und «Leistungsfähiges, wirtschaftliches und umweltfreundliches ÖV-Angebot bereitstellen» besonders relevant sind [24].

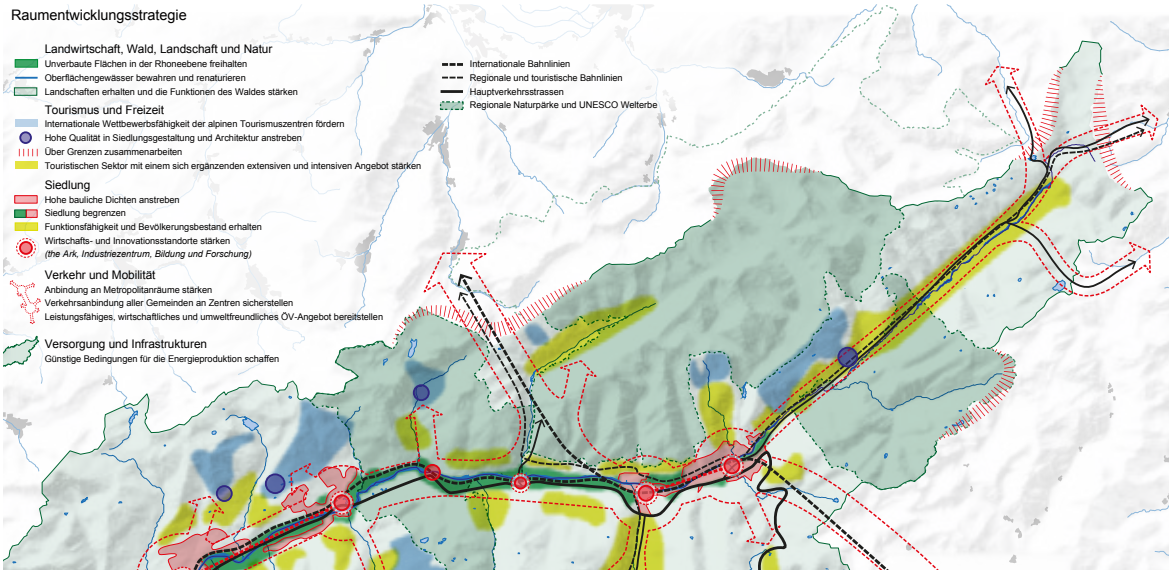


Abbildung 7: Ausschnitt Raumentwicklungskonzept Kanton Wallis [24].

Das Raumkonzept des Kantons Uri bildet ebenfalls die Grundlage der kantonalen Richtplanung und weist das Urserntal als Tourismusentwicklungsraum zur Konzentration der Siedlungsentwicklung und Tourismus-Schwerpunkt aus. Zusammen mit den angrenzenden Gebieten des Kantons Graubünden bildet dieses Gebiet einen funktionalen Raum, welcher in besonderem Masse durch funktionale Beziehungen verbunden ist und in welchem eine themenspezifische Abstimmung stattfindet [23].

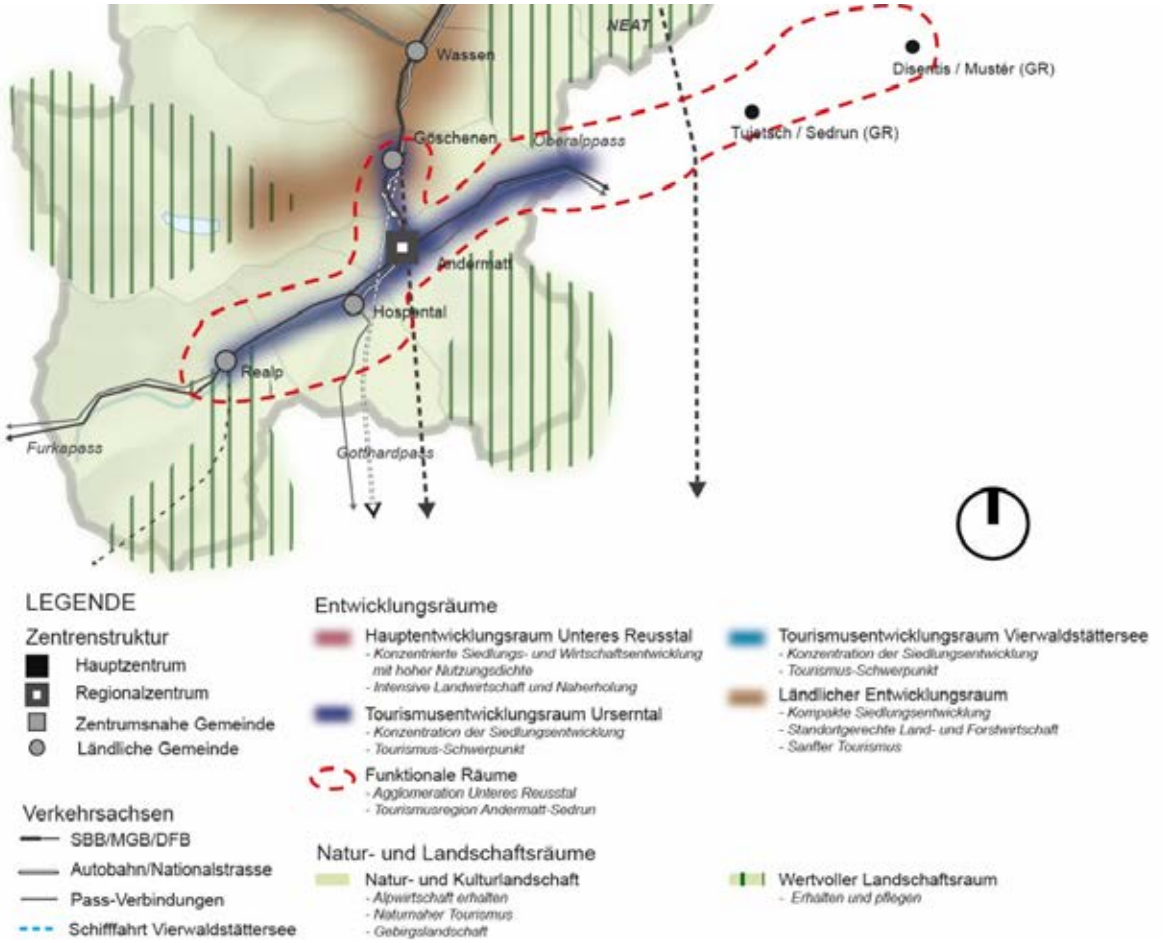


Abbildung 8: Ausschnitt Raumkonzept Kanton Uri [23].

Das kantonale Landschaftskonzept des Kantons Wallis und das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept des Kantons Bern beinhalten eine umfassende Vision zur Landschaft, die es ermöglicht, verschiedene Aktivitäten der Kantone mit landschaftlichen Auswirkungen zu koordinieren und abzustimmen. Sie beschreiben die spezifischen Qualitäten der Walliser bzw. Berner Landschaften und legen Ziele fest, um diese zu schützen, aufzuwerten und ihre Entwicklung zu begleiten [25; 26].

Der Perimeter des UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA) ist in den Richtplänen der Kantone Bern und Wallis integriert, mit dem Ziel, eine nachhaltige Entwicklung und den Schutz des Welterbegebiets umzusetzen. Die Gemeinden haben die Aufgabe, den Schutz des aussergewöhnlichen universellen Werts (OUV) des UNESCO-Welterbes über die kommunalen Raumplanungsinstrumente zu gewährleisten. [13; 14].

Bis auf themenspezifische Koordinationen wie zum Beispiel im UNESCO-Welterbegebiet oder beim Furka-Basistunnel bestehen keine Governance-Strukturen für eine talübergreifende Koordination.

3 Ausgangslage und Entwicklungspotenzial Untersuchungsraum

In diesem Kapitel:
- Die drei Talschaften verfügen über stabile, jedoch zunehmend alternde Bevölkerungsstrukturen und einzelne Gemeinden mit Bevölkerungsrückgängen.
- Wirtschaft und Arbeitsmarkt weisen unterschiedliche Profile auf; insgesamt bestehen bedeutende Arbeitsplätze und Arbeitgeber.
- Der Tourismus ist im gesamten Untersuchungsraum ein zentraler Wirtschaftsfaktor.
- Zahlreiche Entwicklungsprojekte in Wohnen, Bildung, Tourismus, Energie und Mobilität zeigen eine aktive regionale Entwicklung.
- Die räumliche und funktionale Fragmentierung begrenzt derzeit die funktionale Vernetzung dieser Potenziale.

3.1 Bevölkerung und demografische Entwicklung

Die Bevölkerungszahl in den drei Talschaften Hasli, Goms und Ursern ist zwischen 2014–2024 im Wesentlichen stabil geblieben. Es gibt einzelne Gemeinden, in welchen die Bevölkerung deutlich abgenommen hat. Dies sind Guttannen, Hospental und Goms. Kompensiert wurde diese Abnahme über Bevölkerungszuwachs in den übrigen Gemeinden [27].

Bezüglich der zukünftigen Entwicklung liegen für den Kanton Wallis seit August 2026 aktualisierte und nach Bezirken aufgeschlüsselte Bevölkerungsperspektiven vor. Während für den Kanton Wallis insgesamt bis 2055 im mittleren Szenario ein Bevölkerungswachstum von rund 20 % erwartet wird, zeigt der Bezirk Goms einen gegenläufigen Trend: Die Bevölkerung dürfte von 4454 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2024) auf 3446 (2055) zurückgehen, was einem jährlichen Rückgang von –0,8 % bzw. einer Abnahme um rund 23 % über den Projektionszeitraum entspricht, wobei 2040 die Einwohnerzahl über dem derzeitigen Stand bleiben dürfte [28]. Im Kanton Bern sehen regionalisierte Bevölkerungsszenarien von 2025 für den Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli im Referenzszenario ein leichtes Wachstum von 3,5 % bis 2055 vor, was damit über dem kantonalen Mittel von 1,5 % liegt [29]. Im Kanton Uri erwartet die Bevölkerungsprognose von 2026 für das Urserntal ein moderates Wachstum von 11 % bis 2040. Damit ist das Urserntal die Region mit dem höchsten prozentualen Bevölkerungswachstum im Kanton Uri [30].

Die Altersstruktur der Bevölkerung zeigt für alle drei Talschaften eine Tendenz zur Überalterung und liegt in jeder Gemeinde über dem Durchschnitt der Schweiz (19,5 %). Je peripherer die Gemeinden, desto höher ist der Anteil der Personen über 65 Jahren ([27], vgl. Anhang A1 *Bevölkerung und Demographie nach Gemeinde und Talschaft).*

3.2 Wohnungsmarkt

Im Haslital und im Urserntal liegt die Leerstandsquote bei rund 0,5 % und damit unter dem Schweizer Durchschnitt von 1 %. Die Leerwohnungsziffer im Goms liegt bei 1 %, wobei die Gemeinde Goms selbst einen Leerwohnungsstand von 2 % aufweist. Die meisten Leerwohnungen haben drei oder vier Zimmer [31]. Bis auf die Gemeinden Meiringen, Schattenhalb und Guttannen liegt bei den Gemeinden im Untersuchungsperimeter der Zweitwohnungsanteil über 20 %. Sie unterstehen damit den baurechtlichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über Zweitwohnungen [32].

Einige Gemeinden im Haslital und im Goms haben Planungszonen erlassen und prüfen zurzeit geeignete Massnahmen zur Steuerung von unerwünschten Entwicklungen bei Zweitwohnungen und kurzzeitigen Vermietungen von Wohnungen.

3.3 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Über alle drei Talschaften sind im Untersuchungsraum Arbeitsstellen im Umfang von 7019 Vollzeitäquivalenten zu verzeichnen; 56 % davon im Haslital, 21 % im Urserntal und 23 % im Goms ([33; 34], vgl. Anhang A2 *Beschäftigte nach Wirtschaftssektor und Gemeinde).* Das Verhältnis der Vollzeitäquivalente zur ständigen Wohnbevölkerung im Alter zwischen 20 und 64 Jahren liegt über die drei Talschaften bei rund 95 % ([27; 34], vgl. Anhang A3 *Beschäftigte im Verhältnis zur ständigen Wohnbevölkerung 20–64-jährig).*

Im Haslital sind alle drei Wirtschaftssektoren gut vertreten. Die grössten Arbeitgeber der Region sind die Kraftwerke Oberhasli (KWO) mit rund 400 Mitarbeitenden, die Privatklinik Meiringen (knapp 350 Beschäftigte) sowie die Ghelma Gruppe mit rund 260 Mitarbeitenden. Zudem befinden sich mit dem Schweizerischen Kompetenzzentrum Seilbahnen in Meiringen, der Schule für Holzbildhauerei und der Schweizer Geigenbauschule in Brienz national einzigartige Ausbildungsstätten in der Region. Weiter ist der Arbeitsmarkt geprägt von Land- und Forstwirtschaft, vom Militär (Flugplatz Unterbach), dem Tourismus sowie verschiedenen kleineren und grösseren Handwerks- und Baubetrieben.

Im Goms prägt die Tourismusbranche den Arbeitsmarkt massgeblich: 69 % der regionalen Bruttowertschöpfung und 72 % aller Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt vom Tourismus ab [35]. Bedeutend sind dabei nebst diversen Hotel- und Gastronomiebetrieben die Anlagenbetreibenden der Freizeitaktivitäten. Die Zahl der Angestellten in der Tourismusbranche schwankt dabei saisonal. Zu den grössten Ganzjahresarbeitgebern im Goms zählen das Alters-, Wohn- und Pflegeheim Haus St. Theodul in Fiesch (110 Angestellte in 60 Vollzeitäquivalenten), die Bauunternehmung Gombau AG (rund 60 Arbeitsplätze), die endigo (ehem. Gommerkraftwerke AG) und die Hallenbarter AG, ein Generalunternehmen mit Schwerpunkt Holzbau mit Sitz in Obergoms (> 40 Mitarbeitende), die Gomina AG (Medizinaltechnik) und die Holzbau Weger AG (ca. 30 Mitarbeitende) sowie Forst Goms (30–40 Angestellte je nach Jahreszeit). Zudem befinden sich rund 60 Landwirtschaftsbe-

triebe in der Gemeinde, wovon 40 im Vollerwerb bewirtschaftet werden sowie diverse Energiefachbetriebe mit insgesamt 40 Mitarbeitenden.

Im Urserntal ist der Arbeitsmarkt geprägt von Tourismus, Bau, Gastronomie und Dienstleistungen. Die Region wird vor allem durch die wirtschaftlichen Impulse aufgrund des Ausbaus touristischer Infrastruktur in Andermatt geprägt. Dabei bildet die Andermatt Swiss Alps Gruppe mit Abstand den bedeutendsten Arbeitgeber mit 400 bis 1000 Angestellten. Die Matterhorn Gotthard Bahn (MG Bahn) ist mit ihrem Streckennetz von Zermatt bis Disentis und als Betreiberin des Autoverlads Furka ein Betrieb von hoher Bedeutung für das Urserntal und das Goms. (Quelle: Auskunft Gemeinden; [36]).

3.4 Energie- und Infrastrukturlandschaft

Im Grimsel- und Sustengebiet befindet sich ein weitverzweigtes und hochkomplexes Stollensystem der KWO von über 160 Kilometern. Davon sind 125 Kilometer wasserführende Stollen, andere können mit Lastwagen befahren werden. Die KWO leitet ihren produzierten Strom über eine Kette von unterirdischen Kabeln, Transformatoren und das schweizerische Höchstspannungsnetz ab. Das Wasser aus den acht Speicherseen treibt in den 13 Kraftwerken die Turbinen und Generatoren an. Der dort erzeugte Strom wird direkt in den Kraftwerken über Maschinentransformatoren von der Generator-Mittelspannung auf Hochspannung (oft 220 Kilovolt) hochtransformiert. Der Strom aus den verschiedenen Zentralen fliesst über Kabelleitungen talwärts. Der zentrale Knotenpunkt für das gesamte KWO-System ist das Unterwerk in Innertkirchen. Ab diesem Unterwerk übernimmt die nationale Netzgesellschaft Swissgrid den Weitertransport des Stroms ins Schweizer Mittelland. Dies geschieht über die Höchstspannungsleitungen.

In den kommenden Jahren sind diverse Ausbauvorhaben geplant, um die Versorgungssicherheit im Winter zu stärken. Der Bundesrat hat dazu eine Liste priorisierter Projekte erstellt, mit welchen die Versorgungssicherheit erreicht werden soll (Anhang 2 des Bundesgesetzes über die Stromversorgung [StromVG] vom 23. März 2007 [Stand am 1. April 2026]). Folgende Projekte der KWO sind in dieser Liste aufgeführt und daher von nationaler Bedeutung:

- Vorhaben Grimselsee: Erhöhung des Grimselsees um 23 m, Verlegung der Grimselpassstrasse
- Vorhaben Oberaarsee: Erhöhung der Staumauer des Oberaarsees
- Vorhaben Trift: Neuer Speichersee Trift, neue Fassung des Steingletschers, neue unterirdische Zentrale, Einleitung in das bestehende System der KWO

Seit Sommer 2026 ist zudem das neue Pumpspeicherwerk Grimsel 4 in Bau, um die Bewirtschaftung der bestehenden Speicherseen Räterichsbodensee und Grimselsee zu optimieren und eine effizientere Nutzung zu ermöglichen.

Für die diversen Ausbauvorhaben wird das unterirdische Stollensystem intensiv in Anspruch genommen (Quelle: Auskunft KWO).

Über das im Berner Haslital verankerte KWO-System hinaus, ist der Untersuchungsraum Teil des strategischen nationalen Übertragungsnetzes der Swissgrid. Die geplante Ertüchtigung der Höchstspannungsleitung zwischen Innertkirchen und Ulrichen dient dem Wei-

tertransport der gesamten Wasserkraftproduktion aus dem Untersuchungsraum sowie der in beiden Kantonen geplanten Ausbau- und Winterstromprojekte – auf Berner Seite namentlich die bereits erwähnten KWO-Vorhaben Grimselsee, Oberaarsee, Trift und Grimsel 4, auf Walliser Seite die im Rahmen der kantonalen Energiestrategie vorgesehenen Winterstromprojekte [37]. Der Bundesrat hat das Vorhaben deshalb als einen von zwei Planungskorridoren in den Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) aufgenommen (Bundesratsbeschluss vom 22.02.2023, vgl. Kapitel 2.2.1). Dem Untersuchungsraum kommt damit kantonsübergreifend eine national bedeutende Rolle für die Stromversorgungssicherheit zu, insbesondere im Hinblick auf die künftige Winterstromproduktion.

3.5 Verkehr und Erreichbarkeit

Meiringen ist ab Interlaken bzw. Luzern mit der Zentralbahn erschlossen (Halbstundentakt nach Interlaken, Stundentakt nach Luzern). Zwischen Meiringen und Innertkirchen verkehrt stündlich ein Zug-Paar. Die Gemeinde Guttannen ist mit Bussen erschlossen. In den Sommermonaten verkehrt ein Postbus zwischen Meiringen und Oberwald (vier Kurspaare pro Tag). Schattenhalb kann sowohl von der Haltestelle Aareschlucht West sowie auch von der Bushaltestelle der Linie Meiringen–Guttannen–(Oberwald) erreicht werden. Ab Meiringen existiert zudem in den Sommermonaten eine Busverbindung über den Sustenpass ins Reusstal nach Wassen (zwei Kurspaare täglich).

Die Gemeinden Goms und Obergoms sind mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB, ehemals Furka-Oberalpbahn) erschlossen. In den Sommermonaten fahren Postbusse über den Furkapass nach Andermatt und den Nufenenpass nach Airolo (je 3 Kurspaare pro Tag). In Gletsch besteht eine Umsteigemöglichkeit von der Grimsel- auf die Furka-Linie und umgekehrt (saisonale Busanbindung ins Haslital s. oben).

Die drei Gemeinden im Urserntal sind mit der MGB ab Brig erschlossen (Stundentakt). Ab Andermatt führt diese via Oberalppass nach Disentis (Stundentakt). Dort besteht ein Anschluss der RhB nach Chur. In den Sommermonaten fährt ab Andermatt ein Postbus nach Airolo (3 Kurspaare pro Tag). Ganzjährig ist die Verbindung von Andermatt nach Airolo via Göschenen und Gotthardtunnel per Bahn möglich (Stundentakt).

Die mit dem ÖV am wenigsten erschlossene Strecke in diesem Raum ist diejenige zwischen dem Goms und dem Haslital. Hier existiert nur die Postbuslinie über den Grimselpass, welche lediglich im Sommer fährt (vgl. Anhang A5 *Aktuelle Reisezeiten).*

Gestützt auf den Pendleratlas Schweiz zeigt sich, dass über alle drei Talschaften nur die Gemeinden Andermatt, Fiesch, Hasliberg und Schattenhalb einen positiven Pendlersaldo aufweisen [38]. In allen übrigen Gemeinden ist dieser negativ, im Goms ist er erheblich negativ (vgl. Anhang A4 *Pendlerströme und – verflechtungen).* Dies hat zur Folge, dass die Tagesbevölkerung in den Gemeinden mit positivem Pendlersaldo höher ist als die Wohnbevölkerung. In den Gemeinden mit negativem Pendlersaldo ist die Tagesbevölkerung geringer.

Insgesamt sind die Pendlerströme zwischen den Gemeinden in diesem Raum relativ gering, was unter anderem mit einer fehlenden ganzjährigen ÖV-Verbindung zusammenhängen könnte.

Diverse Mobilitätsdrehscheiben in der Region ermöglichen einen reibungslosen Wechsel zwischen Verkehrsträgern wie Bahn, Bus, Auto, Fahrrad oder Seilbahn sowie Sharing-Angeboten. Solche Mobilitätsdrehscheiben erlauben es, auf einfach Weise, den Fern- mit dem Regional- und Ortsverkehr zu kombinieren. Die kurzen Wege, eine optimale Gestaltung und eine vereinfachte Planung durch digitale Technologien regen Reisende zum Umsteigen auf andere Verkehrsträger an. Angegliederte Einkaufs-, Freizeit- und Dienstleistungsangeboten bieten den Reisenden einen zusätzlichen Mehrwert. In der Region Grimsel befinden sich in Fiesch und Meiringen solche Mobilitätsdrehscheiben. In Innertkirchen und in Brienz sind zurzeit je eine in Entwicklung. In Andermatt bietet die Plattform «Alpine Mobility» eine Reiseroute mit kombinierten Mobilitätsangeboten (ÖV, Rufbus, Car-, Bike-Sharing) zu planen [39].

3.6 Tourismus

In der Region Grimsel kommen drei bedeutende Tourismus-Destinationen mit unterschiedlichen touristischen Schwerpunkten und Highlights zusammen:

Die ausgezeichnete Familien-Destination Haslital bietet mit dem Freilichtmuseum Ballenberg, der Trauffer Erlebniswelt, dem Ausflugs- und Schneesportgebiet Meiringen-Hasliberg und spektakulären Naturerlebnissen wie der Aareschlucht oder den Reichenbachfällen ein vielfältiges Angebot für aktive Ferien und Tagesausflüge [40]. Die KWO bietet zudem über die Plattform Grimselwelt verschiedene Möglichkeiten, Energieerzeugung und -nutzung, Landschaft sowie weitere Besonderheiten wie die Kristallkluft zu erleben [41].

Die Destination Goms legt einen starken Fokus auf aktive und naturnahe Ferien. Das nordische Zentrum bietet im Winter ein grosses Loipennetz sowie vielfältige Angebote für Langlaufbegeisterte. Mit der gut ausgebauten Infrastruktur für Rollskis kommen diese auch im Sommer nicht zu kurz. Die Region bietet ein grosses und attraktives Netz an Wander- und Winterwanderwegen. Vielfältige Bike- und Velorouten machen das Goms zudem zu einer beliebten Bike-Region. Mit der Berglandschule Goms hat die Destination ein Angebot, welches Klassenlagern die Bedeutung der Berglandwirtschaft näherbringt, auf die Bildungsinhalte des Lehrplan 21 abgestimmt ist und schulische, sportliche und kulturelle Aktivitäten zusammenbringt [42]. Die Destinationsstrategie sieht vor, das Goms als «Modellregion für echten, naturnahen und entschleunigten Tourismus im alpinen Lebensraum» weiterzuentwickeln [35].

Die Ferienregion Andermatt weist eine moderne touristische Infrastruktur auf und bildet mit der SkiArena Andermatt-Sedrun, den Golfplätzen Andermatt und Realp sowie zahlreichen Angeboten für Wandernde und Velofahrende (Rennrad, Gravel und Mountainbike) eine Destination mit internationaler Ausstrahlung [43]. Die für die Region prägende Andermatt Swiss Alps Gruppe vermarktet die Destination als «Prime Alpine Destination» und entwickelt laufend hochwertige Angebote in den Bereichen Gastronomie, 4–5-Sterne-Hotellerie, Kultur und Sport [44].

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke verbindet seit 1925 Realp im Urserntal mit Oberwald im Goms. Die Strecke führt durch eine spektakuläre Landschaft. Auf der meterspurigen Zahnradstrecke verkehren historische Lokomotive und Wagen. Mehr als 500 freiwillige

Mitarbeitende stellen den Betrieb und den Unterhalt der Strecke, der Dampf- und Diesellokomotiven sowie der Personen- und Materialtransportwagen sicher. In der Saison 2025 (Juni–September, jeweils 4 Tage pro Woche) wurden rund 26’000 Passagiere befördert [45].

Der Grimselpass selbst wird wegen seiner landschaftlichen Schönheit mitunter auch von Schweiz Tourismus als touristisches Highlight für Wanderungen, Passfahrten und Naturerlebnisse vermarktet [46].

3.7 Natur und Landschaft

Gemäss der Landschaftstypologie Schweiz liegt der Raum um den Grimselpass in der Hochgebirgslandschaft, das Haslital zählt ab Innertkirchen in Richtung Grimselpass zur steilen Berglandschaft der Nordalpen, Goms und Urserntal zur hochgelegenen Berglandschaft der Inneralpen [47].

Im Untersuchungsraum befinden sich verschiedene Objekte des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Der Grimselpass sowie die Gebiete östlich und westlich davon liegen im BLN 1507/1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet [48]. Östlich angrenzend liegt das BLN 1710 Rhonegletscher mit Vorgelände, welches im Süden bis nach Gletsch reicht und Teile der Grimsel- wie der Furka-Passtrassen umfasst [49]. Beide BLN-Objekte umfassen Hochgebirgslandschaften mit herausragenden Merkmalen wie grossen Gletschern, vielfältigen geologischen und geomorphologischen Formenschätzen als Zeugnis der alpinen Gebirgsbildung und der eiszeitlichen Vergletscherung, dynamische Prozesse in den Gletschervorfeldern und Auengebieten, kulturhistorische Bedeutung mehrerer Pässe und Verkehrswege oder zahlreiche bedeutende Mineralienfundstellen.

Der westliche Teil des BLN 1507/1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiets ist weitgehend deckungsgleich mit dem UNESCO Weltnaturerbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch [50]. Dieses reicht an seinem östlichsten Punkt knapp bis zur Staumauer des Grimselsees. Das Gebiet ist ein bemerkenswertes Beispiel für die Entstehung der Hochalpen. Es umfasst den am stärksten vergletscherten Teil der europäischen Alpen sowie mit dem Aletschgletscher den grössten Gletscher der Alpen. Es weist eine grosse Vielfalt an Ökosystemen auf, darunter Beispiele für Vegetationssukzession, die mit dem Rückgang der Gletscher infolge des Klimawandels zusammenhängt. Das Gebiet besitzt einen aussergewöhnlichen universellen Wert, sowohl aufgrund seiner Schönheit als auch aufgrund der Fülle an Informationen, die es über die Entstehung von Bergen und Gletschern sowie über den Klimawandel liefert.

Nördlich des Grimselsees liegt mit der Moorlandschaft Grimsel das Objekt Nr. 268 des Bundesinventars der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung. Diese umfasst eine Vielzahl kleinerer und grösserer Flach- und Übergangmoore; teilweise mit Hochmoorvegetation. Einige der Flachmoore sind ebenfalls von nationaler Bedeutung [51]. Das gesamte Gebiet nördlich des Grimselsees steht zudem unter kantonalem Schutz [52].

Am Grimsel- und am Furkapass liegen verschiedene Abschnitte historischer Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Insbesondere am Grimselpass weisen diese noch viel Substanz auf [53].

Die vorgängig aufgeführten Werte dieser Landschaft werden beeinträchtigt durch die Verkehrsachsen (Passstrasse), die Infrastruktur der Energieerzeugung sowie den Übertragungsleitungen.

3.8 Entwicklungsabsichten und raumwirksame Vorhaben

Diverse Entwicklungsabsichten und raumwirksame Vorhaben werden in den drei Talschaften Haslital, Goms und Urserntal verfolgt und generieren damit eine Dynamik, welche sich auf Wohnen, soziale Infrastruktur (u. a. Einrichtungen für Bildung, Gesundheit, Kultur), Arbeit, Tourismus und Mobilität auswirken. Direkt und indirekt wird in den einzelnen Tälern die Standortattraktivität gestärkt. Eine umfassende, jedoch nicht abschliessende Übersicht der Entwicklungsabsichten, raumwirksamen Vorhaben sowie bestehenden Arbeitsgebern und Attraktionen ist in Beilage B2 *Übersicht Entwicklungsabsichten, raumwirksame Vorhaben und bestehende Potenziale* ersichtlich.

Mehrere Gemeinden im Untersuchungsraum haben ihre Entwicklungsabsichten in entsprechenden kommunalen Entwicklungskonzepten koordiniert und strategisch abgestimmt (u. a. Andermatt, Guttannen, Hofstetten bei Brienz, Innertkirchen, Meiringen, Obergoms, Schattenhalb). Diese Instrumente zeigen, dass die Gemeinden ihre Siedlungsentwicklung über die Vorgaben der übergeordneten Instrumente hinaus stärken und fördern (vgl. Anhang A6 *Kommunale Siedlungsentwicklungskonzepte).*

Während im Urserntal bereits seit einigen Jahren sehr stark in die Entwicklung des touristischen Angebots investiert wird, erfolgen nun auch im Haslital und Goms Investitionen in die Weiterentwicklung und Schaffung von Beherbergungs- und Erlebnisangeboten. Dies wirkt sich positiv und direkt auf das Arbeitsplatzangebot und die regionale Wertschöpfung aus.

Im gesamten Untersuchungsraum werden Entwicklungen angestossen, um das Wohnraumangebot zu stärken und Arbeitsplätze ausserhalb der touristischen Branche zu schaffen. Im Haslital werden Mobilitätsdrehscheiben für eine optimale Verzahnung verschiedener Verkehrsmittel ausgebaut. Mit der Seilbahndirektverbindung Innertkirchen–Alpentower soll eine zusätzliche Mobilitätsverbindung geschaffen werden.

Eine Besonderheit des gesamten Gebiets ist die Entwicklung bestehender und neuer Bildungsangebote. So entstehen beispielsweise mit der Weiterentwicklung des bestehenden Schweizerischen Kompetenzzentrum Seilbahnen und den sich in Planung befindenden Grimselcampus und Futurum Goms spannende Angebote für die weiterführende Bildung.

Die nachfolgende Tabelle ist ein beispielhafter Auszug der Entwicklungsabsichten und raumwirksamen Vorhaben aus Beilage B2 *Übersicht Entwicklungsabsichten, raumwirksame Vorhaben und bestehende Potenziale* und zeigt die Bandbreite der laufenden Entwicklungsvorhaben im Untersuchungsraum.

Entwicklungsabsichten und raumwirksame Vorhaben			Umsetzungsreife
Tal	**Nr.**	**Bezeichnung**	
Haslital	16	Freilichtmuseum Ballenberg, Erhöhung Modal Split	hoch
	21	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Brienz	hoch
	28	Weiterentwicklung Schweizerisches Kompetenzzentrum Seilbahnen	hoch
	37	Aareschlucht, Verbesserung Modal Split	mittel
	39	Ersatzbau Hotel Schwarzwaldalp, Nutzungskonzept Rosenlauischlucht	hoch
	46	Hotelprojekt Twingg-Wasserwendi	mittel
	47	Hotelprojekt Wasserwendi	mittel
	48	Neubau Hotel Bidmi	mittel
	49	Hotel Balis	mittel
	53	Mobilitätsdrehscheibe Innertkirchen	hoch
	59	Seilbahn Direktverbindung Innertkirchen–Alpentower	tief
	60	Entwicklungsgebiet Hotel Urweider	mittel
	70	Entwicklungsgebiet Bahnhof/Grimseltor	mittel
	74	Entwicklungsgebiet Alpenrose	hoch
	75	Entwicklungsgebiet Areal Bären	mittel
	76	Erweiterung Hotel Handeck	mittel
	82	Grimselcampus	tief
Goms	92	Futurum Goms (Erlebnis- & Bildungspark Gluringen)	hoch
	93	Waldschwimmbad	hoch
	96	Futurum Goms (Standort Reckingen)	tief
	97	Gesundheitszentrum Ober/Goms	hoch
	100	Hängebrücke Rhonegletscher	tief
	102	Rhonesand Angestelltenwohnungen	hoch
	103	Rhonesand Athletenwohnungen	hoch
	104	Grand Hotel Glacier du Rhône	hoch
	105	Hotelprojekt Ahorni, Oberwald	tief
	107	Erweiterung Golfplatz	mittel
	109	Ressortprojekt Goms Spycher, Obergesteln	tief
	122	Hotelprojekt Flugplatz, Ulrichen	tief
Urserntal	117	Erweiterung Skiabfahrtsgebiet	mittel
	118	Sportzentrum Andermatt ASA	mittel
	120	Verdichtung Siedlungsgebiet Andermatt	hoch
	121	Andermatt Central 2	hoch

Tabelle 2: Auszug von Entwicklungsabsichten und raumwirksame Vorhaben und deren Umsetzungsreife unabhängig des Grimseltunnels.

3.9 Trends der Berggebiete-Peripherien

Der Bericht «Lebendige Peripherien in der Schweiz: Transformation gemeinsam gestalten» des Rats für Raumordnung (ROR) beschreibt, wie sich die Megatrends Globalisierung, Demographischer Wandel und Migration, Individualisierung, Digitalisierung und Klimawandel auf die Berggebiete-Peripherien auswirken. So sind diese stark von Abwanderung, einer Zunahme der Hochaltrigkeit oder dem Verlust von Arbeitsplätzen betroffen. Zudem verzeichnen insbesondere die gut erschlossenen Orte eine Zunahme des internationalen Tourismus, mit entsprechenden Auswirkungen auf das Wohnangebot. Ein weiterer, für die Bergregionen wichtiger Trend ist die Digitalisierung, welche neue Möglichkeiten für Wohnen, soziale Infrastruktur, Arbeiten, Mobilität und Tourismus mit sich bringt. Der Klimawandel zeigt sich vor allem in einer Zunahme der Naturgefahrenereignisse, den Auswirkungen auf die bestehende Infrastruktur und einer Abnahme der Schneesicherheit für Wintersportgebiete. Durch den Ausbau der erneuerbaren Energien steigen zudem die Interessenkonflikte zwischen Schutz und Nutzung [19].

3.10 SWOT-Analyse

Aus den vorhergehenden Kapiteln lassen sich nachfolgende Stärken (interne Potenziale) und Schwächen (interne Hemmnisse) für den Untersuchungsraum bezeichnen. Diese werden in die Bereiche Allgemein, Wohnen & soziale Infrastruktur, Arbeit, Tourismus und Mobilität unterteilt.

Stärken	Schwächen
Allgemein – Zentrale alpine Lage zwischen drei Alpentälern und drei Kantonen – Besondere Ausstrahlung durch historische Bedeutung – Hohe Natur-, Landschafts- und Kulturwerte – Historisch gewachsener kultureller und wirtschaftlicher Austausch zwischen Tälern – Bestehende Infrastruktur von nationaler Bedeutung für die Stromversorgungssicherheit	**Allgemein** – Räumliche Fragmentierung ohne übergeordnete Strategie, Koordination und Abstimmung – Landschaftliche Beeinträchtigung durch Energie- und Verkehrsinfrastruktur – Überalterung – Geringe funktionale Vernetzung – Periphere Lage
Wohnen & soziale Infrastruktur – Entwicklung neuer Wohnangebote – National bedeutende Ausbildungsstätten – Bestehende Angebote für Kinder und Jugendliche	**Wohnen & soziale Infrastruktur** – Lange und saisonale Wege – Begrenztes lokales Aus- und Weiterbildungs-angebot
Arbeit – National bedeutender Stromproduktions-standort – Attraktive Arbeitgeber – Grosser Innovationsgeist (zahlreiche Entwicklungsprojekte)	**Arbeit** – Starke Abhängigkeit von Tourismusbranche im Goms und im Urserntal – Meist kleine Arbeitsmärkte – Abhängigkeit von Zentren ausserhalb der Region – Ungenügende Mobilitätsverbindung für effizienten regionalen Arbeitsmarkt
Tourismus – Bestehende touristische Destinationen und Marken – Breit abgestütztes Netz an Freizeitwegen (Wandern, Velo, Bike, Klettern/Bouldern, Langlauf)	**Tourismus** – Räumliche Fragmentierung der touristischen Angebote – Image einer Randregion, u. a. auf Grund der eingeschränkten Erreichbarkeit
Mobilität – Gut ausgebaute ÖV-Angebote in den Talschaften – Mobilitätsdrehscheiben an wichtigen Knotenpunkten ermöglichen Kombination von Verkehrsträgern	**Mobilität** – Fehlende ganzjährige Verbindung zwischen Haslital und Goms – Viel Durchgangsverkehr auf Strasse von Frühjahr bis Herbst – Lange Reisezeiten zwischen den Tälern

Tabelle 3: Interne Stärken und Schwächen des Untersuchungsraums.

Aus dem Umfeld des Untersuchungsraums sowie den übergeordneten Strategien und Trends ergeben sich externe Potenziale und Voraussetzungen, welche eine Wirkung auf die Regionalentwicklung haben können. Diese Wirkungen können für die Region sowohl mit Chancen als auch mit Risiken verbunden sein. Es gilt, vorausschauend und proaktiv zu agieren, um die Chancen zu nutzen und Risiken zu minimieren.

Chancen	Risiken
Allgemein – Stärkung der Position bzgl. der nationalen Bedeutung für die Stromversorgungssicherheit – Aufwertung durch Reduktion von Beeinträchtigungen der Natur- und Kulturlandschaft des UNESCO Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch	**Allgemein** – Fortsetzende Überalterung und Bevölkerungsrückgang – Eingriffe in die empfindliche Landschaft durch Ausbauvorhaben
Wohnen & soziale Infrastruktur – Steigerung des Wohnraumpotenzials durch erhöhte Standortattraktivität – Neue weiterführende Bildungsangebote und Wissens-Hubs – Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten	**Wohnen & soziale Infrastruktur** – Leerstände aufgrund Abwanderung – Abwanderung und dadurch rückläufige Schülerzahlen – Zunehmende Konzentration von Grundversorgungsangeboten in Zentren
Arbeit – Ausbau Winterstromproduktion – Förderung erneuerbaren Energien – Stärkung der Standortattraktivität – Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen durch verbesserte Mobilitätsangebote	**Arbeit** – Abwanderung qualifizierter Arbeitskräfte (Brain Drain) – Verlust regionaler Wertschöpfung – Steigender Fokus auf Zentren
Tourismus – Wachstum Ganzjahrestourismus – Gesundheit (Bewegung) als wachsende Märkte – Neues Wertschöpfungspotenzial durch Entwicklungsvorhaben (Hotelprojekte, Angebote)	**Tourismus** – Zunehmender Tages-/Kurzzeittourismus ohne lokale Wertschöpfung – Qualität und Quantität Hotelunterkünfte
Mobilität – Steigende Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität – Verkürzen von ÖV-Fahrzeiten	**Mobilität** – Steigende Unterhaltskosten Strassen

Tabelle 4: Externe Chancen und Risiken für den Untersuchungsraum.

Basierend auf der SWOT-Analyse können zusammenfassend die nachfolgenden Erkenntnisse und Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Neue Wohnangebote, digitale Arbeitsmöglichkeiten und innovative Bildungsangebote bieten Chancen, die Standortattraktivität der Region zu erhöhen. Entscheidend ist, diese Potenziale mit guten Mobilitätsangeboten und sozialer Infrastruktur zu verbinden, um Abwanderung und Überalterung entgegenzuwirken.
- Mit der Energieproduktion, innovativen Projekten, attraktiven Arbeitgebern und dem Wachstum des Ganzjahrestourismus verfügt die Region über gute Ansatzpunkte für eine breitere Wirtschaftsstruktur. Dadurch können Abhängigkeiten vom saisonalen Tourismus und von externen Zentren reduziert sowie der Abwanderung insbesondere von qualifizierten Arbeitskräften entgegengewirkt werden.

- Die bestehenden ÖV-Angebote und Mobilitätsdrehscheiben bilden einen wichtigen Standortfaktor. Eine bessere Vernetzung der Täler sowie die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen sind wichtige Voraussetzungen für eine stärkere regionale Vernetzung und ganzjährige Entwicklung.
- Die aussergewöhnlich hohe Natur- und Landschaftsqualität bildet eine zentrale Grundlage für die Standort- und Tourismusentwicklung im Untersuchungsraum. Gleichzeitig gilt es, Infrastruktur- und Ausbauvorhaben landschaftsverträglich zu gestalten und die vorhandenen Werte langfristig zu sichern.
- Die räumliche und funktionale Fragmentierung ist eine zentrale Herausforderung für die drei Talschaften. Eine gemeinsame Entwicklungsstrategie über die Talschaften hinweg, würde es ermöglichen, Synergien zu nutzen und die Region als zusammenhängenden Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum zu positionieren.

4 Wirkungen des Grimseltunnels

In diesem Kapitel:
- Die unmittelbarste Wirkung des Projekts Grimseltunnel ist die ganzjährige Verbesserung der Erreichbarkeit und der Lückenschluss im Meterspurnetz als zentrales Netzelement im mittleren und östlichen Alpenraum.
- Der Tunnel kann die Vernetzung von Arbeitsmärkten, Bildungsangeboten, Dienstleistungen und Wohnstandorten stärken.
- Im Tourismus entstehen Potenziale für kombinierte Angebote und eine Vernetzung von drei Destinationen.
- Die Bündelung mit der Strominfrastruktur ermöglicht zusätzliche landschaftliche Vorteile.
- Die Wirkung auf Regionalentwicklung, Wirtschaft und Demografie hängt wesentlich von flankierenden Massnahmen wie der Erarbeitung einer gesamträumlichen Entwicklungsstrategie ab.

Die in Kapitel 3.10 identifizierten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Untersuchungsraum werden nachfolgend in den Kontext einer ganzjährigen Bahnverbindung zwischen Innertkirchen und Oberwald gesetzt. Dabei wird analysiert, inwiefern die regionalen Entwicklungsabsichten und deren Erfolg von einer Realisierung des Projekts Grimseltunnels profitieren oder sogar davon abhängig sind.

4.1 Mobilität und Frequenzen

Mit dem Projekt Grimseltunnel kann die Lücke im Schmalspur-Eisenbahnnetz zwischen der Alpennordseite und demjenigen der Kantone Wallis, Uri und Graubünden geschlossen werden. Dies ermöglicht neue durchgehende Verbindungen und schafft zusätzliche betriebliche Flexibilität und Potenziale, wie einen netzübergreifenden Rollmaterialeinsatz. Gleichzeitig entstehen zusätzliche Synergien beim Unterhalt, der Instandhaltung und der Flottenbewirtschaftung.

Die neue Verkehrsachse bietet eine wintersichere und vor Naturgefahren geschützte Verbindung und Erschliessung zwischen dem Haslital und dem Goms und mit dem Anschluss an die MGB über den Furkatunnel auch mit dem Urserntal. Insbesondere Guttannen und Handeck können sich somit von der starken Abhängigkeit von der Grimselpassstrasse etwas lösen. Dieser Netzschluss erfüllt demnach eine Basiserschliessungsfunktion, insbesondere für Guttannen, eröffnet aber auch neue Verlagerungspotenziale. Im Rahmen der Priorisierung des Angebots- und Infrastrukturausbaus durch den Bund wurde aufgezeigt, inwiefern das Projekt Grimseltunnel ein zentrales Netzelement im mittleren und östlichen Alpenraum bildet und damit zusätzliche Fernverkehrsdirektverbindungen und weitergehende Netzwirkungen ermöglicht (vgl. Abbildung 9 [54]). Weiter schafft das Pro-

jekt eine zusätzliche Ausweichroute für den Korridor Brig – Disentis im Bahnnetz. Der Verkehr aus dem nördlichen Unterland in diesen Korridor verteilt sich heute im Wesentlichen auf die Lötschbergachse, die Gotthard-Bergstrecke und in geringerem Umfang auf die Verbindungen über Chur und Sion. Mit dem Projekt Grimseltunnel entsteht eine dazwischenliegende zusätzliche Zulaufachse in diesen Korridor. Dies erweitert die Erreichbarkeit und ermöglicht insbesondere zu touristischen Spitzenzeiten die Kapazität.

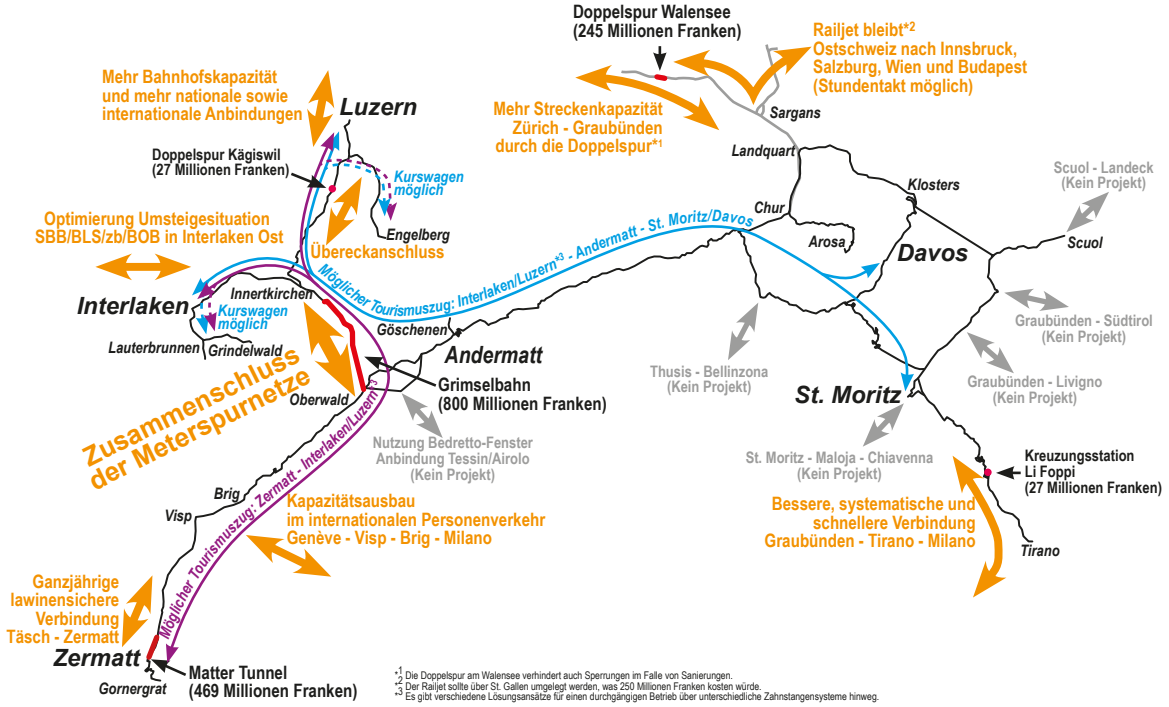


Abbildung 9: Im Gutachten Verkehr 2045 priorisierter Angebotsausbau im mittleren und östlichen Alpenraum mit dem Grimseltunnel als zentrales Netzelement (Quelle: M. Nold [54]).

Mit der aktuell veranschlagten Reisezeit zwischen Oberwald und Meiringen von 30 min, wird die Reisezeit gegenüber der Strasse stark verkürzt. So beträgt die Fahrzeit via Grimselpass mit dem Bus 1 Stunde 45 min bis zu 2 Stunden (fünf Verbindungen pro Tag). Mit dem Privatauto sind es 55 min. Weitere Reisezeitveränderungen gegenüber der Referenz ohne Tunnel sind in Abbildung 10 ersichtlich.

		Reisezeit [Minuten] der schnellsten Verbindung, Mittelwert Hin- und Gegenrichtung			**Anzahl Verbindungen/h**			**Anzahl Umstiege** der umsteigeminimalsten Verbindung		
		Referenz	Vertiefte Variante	Differenz	Referenz	Vertiefte Variante	Differenz	Referenz	Vertiefte Variante	Differenz
Oberes Goms	Bern – Oberwald	145	139	-4%	2.0	2.0	-	1.0	1.0	-
	Zürich – Oberwald	169	158	-7%	1.0	1.0	-	2.0	2.0	-
Grimselregion	Bern – Guttannen	129	124	-4%	1.0	1.0	-	3.0	1.0	-67%
	Zürich – Guttannen	179	145	-19%	1.0	1.0	-	3.0	2.0	-33%
Touristische Relationen	Bern – Andermatt	178	178	- 1)	2.0	2.0	- 1)	1.0	1.0	- 1)
	Interlaken – Andermatt	175	113	-35%	1.0	1.0	-	2.0	1.0	-50%

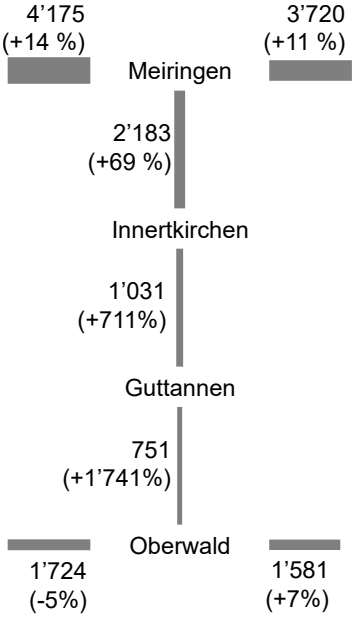
1) Keine Veränderung, da durch die Beschleunigung der Referenz ggü. heute der Reiseweg via Brig am schnellsten und umsteigeminimalsten ist.

Abbildung 10: Reisezeitveränderung für ausgesuchte Verbindungen (vgl. Grimseltunnel Nutzenstudie) (Quelle: SMA und Partner AG).



Die Studie zu den Nachfragefrequenzen der SMA und Partner AG zeigt auf, dass das Projekt Grimseltunnel insbesondere in den Abschnitten Innertkirchen bis Oberwald für ein deutliches Nachfragewachstum sorgt. Die Querschnittsbelastung liegt im Szenario 1 zwischen Innertkirchen und Guttannen bei gut 800 Reisenden pro Tag bzw. zwischen Guttannen und Oberwald bei ca. 650 Reisenden pro Tag. Die Auswertung der zugrunde liegenden Routenverlagerungen zeigt, dass vor allem Nachfrageströme von/nach Oberwald auf die Grimselachse verlagern. Darüber hinaus gehende Routenverlagerungen finden nur in geringem Masse statt und sind auf den Südseiten-Verkehr von und in die nähere Umgebung von Oberwald begrenzt.

Abbildung 11: Szenario 1: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) mit Grimseltunnel; Anzahl Fahrgäste pro Abschnitt sowie die prozentuale Veränderung gegenüber der Referenz 2050 (Quelle: SMA und Partner AG).



Das gegenüber den Strukturdaten des Nationalen Personenverkehrsmodell (NPVM 2050) angenommene, zusätzliche Strukturwachstum durch die geplanten Vorhaben führt zu einer zusätzlichen Nachfragesteigerung (Szenario 2). Eine Übersicht der quantifizierbaren Projekte, die die Bildung von zusätzlichen Strukturen zur Folge haben, ist in Anhang A7 *Entwicklungsabsichten mit Struktureffekten* ersichtlich. Im Abschnitt Innertkirchen – Guttannen steigt die Nachfrage von rund 800 Fahrgästen pro Tag im Szenario ohne zusätzliches Strukturwachstum auf gut 1000 Fahrgäste pro Tag. Dies entspricht einer Querschnittsbelastung von 375’000 Fahrgästen pro Jahr. Im Abschnitt Guttannen–Oberwald steigt die Nachfrage von rund 650 auf rund 750 Fahrgäste pro Tag.

Abbildung 12: Szenario 2: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) mit Grimseltunnel und zusätzlichem Strukturwachstum; Anzahl Fahrgäste pro Abschnitt sowie die prozentuale Veränderung gegenüber der Referenz 2050 (Quelle: SMA und Partner AG).

Die Fahrgäste verteilen sich auf rund 30 Züge pro Tag, was einer durchschnittlichen Besetzung pro Zug von bis zu 34 Personen zwischen Innertkirchen–Guttannen und 25 Personen zwischen Guttannen–Oberwald entspricht.

Annahmen und Werte	Innertkirchen – Guttannen	Guttannen – Oberwald
Züge Personenverkehr pro Stunde und Richtung	1	1
Angenommene Betriebsstunden Personenverkehr pro Tag	15	15
Züge pro Tag	30	30
Szenario 1 (*ohne* zusätzliche Struktureffekte) Querschnittsbelastung DTV*	802	644
Szenario 1 (*ohne* zusätzliche Struktureffekte) Durchschnittliche Besetzung pro Zug DTV*	**27**	**21**
Szenario 2 (*mit* zusätzlichen Struktureffekten) Querschnittsbelastung DTV*	1'031	751
Szenario 2 (*mit* zusätzlichen Struktureffekten) Durchschnittliche Besetzung pro Zug DTV*	**34**	**25**

Abbildung 13: Durchschnittliche Besetzung je Zug auf Basis der ermittelten Querschnittsbelastungen.
* Durchschnittlicher täglicher Verkehr. (Quelle: SMA und Partner AG).

Für die bestehenden Reiseziele und touristischen Attraktionen schafft das Projekt Grimseltunnel die Möglichkeit, den Modal Split zu erhöhen. Die bestehenden und geplanten Mobilitätsdrehscheiben und ÖV-Hubs können eine zusätzliche Veränderung des Modal Split begünstigen. Damit würden Innertkirchen und Oberwald als Umsteigeorte verstärkt in den Fokus rücken. Die Realisierung der Mobilitätsdrehscheiben sind selbst nicht von einem Bau des Grimseltunnels abhängig, können jedoch eine breitere Wirkung des Tunnels erzielen. Die Wechsel der Verkehrsträger an Mobilitätsdrehscheiben, die Struktureffekte durch die bereits bekannten Vorhaben, sowie weitere möglichen durch den Bau des Grimseltunnels ausgelöste Optionen ergeben zusätzliche Verkehrsfrequenzen und -möglichkeiten. Aufgrund der Vielzahl Möglichkeiten, die Verkehrsträger zu wechseln, ist eine übergeordnete Koordination und Lenkung notwendig, um verträgliche und geordnete Verkehrsflüsse zu garantieren.

4.2 Wohnen und soziale Infrastruktur

Durch die Erdverlegung der Höchstpannungsleitung werden die betreffenden Ortschaften und ihre Wohnqualität direkt aufgewertet. Die Belastung durch die elektrischen und magnetischen Felder der Höchstpannungsleitung wird durch die Verlegung in den Tunnel minimiert.

Zusätzlich wird die Attraktivität für Wohnentwicklungen gesteigert. In allen drei Talschaften gibt es aktuelle Entwicklungsvorhaben für Wohnangebote. Die drei Vorhaben «Entwicklungsgebiet Areal Bären» in Guttannen, «Rhonesand Angestelltenwohnungen» in Ulrichen und «Andermatt Central 2» befinden sich in Planung oder sind im Bewilligungsverfahren. Sie sollen insgesamt über 90 Wohneinheiten generieren. Das «Ressortprojekt Goms Spycher, Obergesteln», aktuell auf Ideenstufe, sieht 130 Mietwohnungen für Erst- und Zweitwohnnutzungen vor. Das Projekt Grimseltunnel trifft also auf einen vorhandenen und sich in konkreter Entwicklung befindenden Wohnungsmarkt.

Die ganzjährige und regelmässige Verbindung könnte die Zuteilung der ÖV-Güteklassen verändern. Insbesondere Guttannen ist aktuell keiner Güteklasse zugeteilt. Mit einer stündlichen und ganzjährigen Bahnverbindung könnten das Dorf und die umliegenden Ortschaften mit einer Klassen-Zuteilung rechnen. Dies erhöht die Attraktivität und das Potenzial für die Entwicklung von weiteren Wohn- und Arbeitsschwerpunkten.

Um einer Reduktion der Abwanderung und Überalterung entgegenzuwirken, bildet die zusätzliche Verbindung eine Grundlage zur Weiterentwicklung weiterer Faktoren, welche die Standortattraktivität der Region steigern. Für einen wirkungsvollen Impuls zur Belebung des Wohnungsmarktes, müssen Bereiche wie beispielsweise die Versorgung, ein gut funktionierender Service Public oder anbindende öffentliche Verkehrsmittel berücksichtigt und in einen Entwicklungsprozess einbezogen werden [55].

Im Bereich der weiterführenden Bildung kann das Schweizerische Kompetenzzentrum Seilbahnen von der ganzjährigen Verbindung profitieren, indem die weite Wegstrecke für Auszubildende aus dem Einzugsgebiet von Goms und Urserntal stark verkleinert wird. Die Wirtschaftlichkeit des Futurum Goms wird durch die verbesserte Erreichbarkeit erhöht, was die Entwicklung des in der Konzeptphase befindenden Angebots fördert. Der Grimselcampus in der Handeck würde eine eigene Haltestelle erhalten und somit wäre ein ganzjähriger Campusbetrieb möglich. Da ein ganzjähriger Betrieb essentiell ist, wäre der Grimselcampus von einer Realisierung des Projekts Grimseltunnels abhängig. Über die Region Grimsel entsteht mit diesen drei Vorhaben ein weiterführendes Bildungsangebot, welches das Potenzial hat, eine überregionale Bildungslandschaft zu entwickeln, die Bildung und Arbeitsmarkt eng verzahnt.

4.3 Arbeit

Bis auf wenige Ausnahmen haben die verschiedenen Entwicklungsprojekte einen direkten Einfluss auf den Arbeitsmarkt, sind jedoch nicht direkt von einer Realisierung des Projekts Grimseltunnels abhängig.

Eine ganzjährige Verbindung eröffnet Perspektiven für eine stärkere ökonomische Vernetzung der drei Talschaften. So haben die bestehenden Arbeitgeber eine höhere Verfügbarkeit von Arbeitskräften, welche nebst der ganzjährigen Verbindung auch durch die möglichen Potenziale in der Wohnungsentwicklung ermöglicht werden kann.

Durch die Verknüpfung der drei Arbeitsmärkte, welche nebst dem hauptsächlichen Fokus auf den Tourismus unterschiedliche Branchen-Schwerpunkte aufweisen, kann die Resilienz des talübergreifenden Wirtschaftsraums gestärkt werden. Dies wiederum könnte in Abhängigkeit der regionalen Potenziale den Wohn- und Arbeitsmarkt sowie die Innovationskraft in den betreffenden Gemeinden beleben und somit die regionale Wertschöpfung stärken [55].

4.4 Tourismus

Mit dem Projekt Grimseltunnel erfolgt ein Lückenschluss zwischen den Schmalspurnetzen der Zentralbahn (zb), der Montreux-Oberland-Bahn (MOB) auf der Nordseite und der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) sowie der Rhätischen Bahn (RhB) auf der Südseite.

Damit entsteht ein einzigartiges zusammenhängendes Meterspurnetz von rund 750 Kilometern, das zahlreiche bedeutende Tourismusdestinationen des Schweizer Alpenraums verbindet.

Die neue Verbindung kann zudem als Ressource und möglicher Katalysator für neue Reiseangebote und damit eine regionsübergreifende Destination wirken.

Im Rahmen des Projekts «Swiss Alpine Park» für Touring-Gäste wurde geprüft, wie ein derart ausgedehntes Schmalspurnetz als Grundlage für weitergehende touristische Aktivitäten genutzt werden könnte. Da das Netz grosse Teile des Schweizer Alpenbogens erschliesst, bildet es ein mobilitätsrelevantes Infrastrukturrückgrat für einen möglichen Swiss Alpine Park welcher sich fast über den gesamten Schweizer Alpenraum erstreckt. Gäste können unmittelbar entlang der Schmalspurverbindungen unzählige Attraktionspunkte, wie die Aareschlucht, die Reichenbachfälle, die Giessbachfälle, das Freilichtmuseum Ballenberg, die Trauffer Erlebniswelt, die Dampfbahn Furka Bergstrecke oder den Rhonegletscher besuchen. Auf dieser Grundlage wurden unter anderem folgende konzeptionelle Angebote entwickelt:

- Logistikkonzept für den Transport des Reisegepäcks.
- Angebot-Packages mit Bahnticket, Unterkunft, Gepäcktransport sowie Zugang zu ausgewählten Attraktionspunkten, welche im Rahmen von Pauschalen gebucht werden können.
- regionsübergreifende Trägerschaft (Governance-Konzept), welche den Swiss Alpine Park zweckorientiert bewirtschaften kann.

Auf dem Konzept des Swiss Alpine Parks aufbauend, können verschiedene Zielgruppen und neue touristische Märkte erschlossen werden. Mögliche Beispiele sind:

- Neue Rundreise-Routen: Entwicklung von neuen mehrtägigen Bahnrundreisen und Express-Zügen, welche die klassischen Angebote wie «Glacier Express» oder «Golden Pass Express» ergänzen. Möglich sind Verbindungen der touristischen Zentren Luzern/Interlaken–Zermatt im Rahmen einer «Swiss Alpine Park – Grand Train Tour» oder Kombinationen durch den Grimseltunnel mit der Dampfbahn Furka Bergstrecke und Schöllenenbahn.
- Wintersport ohne Auto: Verbindung der Skisportgebiete Hasliberg, Aletsch Arena und Andermatt – Sedrun sowie der Langlauf- und Winterwandergebiete in den jeweiligen Tälern. Attraktive Direktverbindungen in die Skisportgebiete werden ermöglicht. Durch Mobilitätsdrehscheiben an den jeweiligen Tunnelportal wird zudem die kombinierte Anreise vereinfacht.
- Slow Travel und alpine Wanderungen: Durch die neuen Haltestellen Guttannen und Handeck entsteht ein kapazitätsstarker und zuverlässiger Zugang zum hochalpinen Grimselgebiet. Dies eröffnet Wanderern, Kletterern oder Tourengängern zu diesen Ausgangspunkten mit dem Zug anzureisen, und Punkt-zu-Punkt-Touren zu unternehmen, ohne zum geparkten Auto zurückkehren zu müssen.
- Mehrtägige Velo- und Bike-Touren: die drei Talschaften verfügen über eine attraktive Velo- und Bike-Infrastruktur. Das Projekt Grimseltunnel ermöglicht Alpentransversalen im Mixed-Mode (Kombination Radfahren und Bahn), bei welchen die Strecke über den Grimselpass bei Bedarf mit der Bahn bewältigt werden kann.

Für die direkt betroffenen Tourismusdestinationen bedeutet der ganzjährige Bahnbetrieb zwischen Haslital und Goms eine tiefgreifende Veränderung. Die Grimsel Passstrasse und damit die Verbindung zwischen Haslital und Goms wird im Winter gesperrt. Das Projekt Grimseltunnel schafft eine wintersichere und wetterunabhängige Ganzjahresverbindung. Das steigert die Erreichbarkeit des Obergoms und des Haslitals im Winter stark.

Durch die geplanten Zwischenhaltestellen in Guttannen und Handeck können die Ortschaften selbst, aber auch die «Grimselwelt» zuverlässig und ganzjährig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Das schafft einen Mehrwert für die einheimische Bevölkerung wie auch die Touristen.

Langfristig kann das Projekt Grimseltunnel dazu beitragen, den stark wachsenden Freizeitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu lenken. Die Mobilitätsdrehscheiben können hier einen wesentlichen Beitrag für diese Verlagerung leisten. Möglichkeiten für Einweg-Passfahrten mit dem Bus in der Kombination mit der Rückfahrt durch den Grimseltunnel erlauben eine qualitative Verbesserung des Mobilitätsangebots. Ähnliche Beispiele gibt es am Gotthard oder am Lötschberg mit der Kombination von Passtrasse / Scheitel- und Basistunnel. Auf der Lötschbergbergstrecke konnten die Frequenzen dank gezielter touristischer Vermarktung («Lötschberger») seit Eröffnung des Basistunnels um den Faktor 2,4 gesteigert werden. Am Gotthard verfolgt die Südostbahn mit dem «Treno Gottardo» einen vergleichbaren Ansatz auf der Bergstrecke. Diese Erfahrungen zeigen, dass die Kombination aus neuer Basisinfrastruktur und gezielt vermarkteter Altstrecke bzw. Zubringerverbindung ein wirksames Mittel ist, um touristische Mehrwerte aus einem Netzschluss zu realisieren, und stützen damit auch das Wirkungspotenzial des Projekts Grimseltunnel.

Die heutigen Höchstspannungsleitungen von Swissgrid dominieren das Landschaftsbild in Guttannen, über den Grimselpass und bis Oberwald. Werden diese Leitungen in den Tunnel verlegt, würde die Passlandschaft massiv aufgewertet, was wiederum einem touristischen Mehrwert entspricht [56].

Insgesamt unterstützt der multifunktionale Tunnel die Region dabei, eine Ganzjahresdestination für internationale Bahnreisende, wetterunabhängige Wintersportler und nachhaltig mobile Outdoor-Aktivisten zu entwickeln.

4.5 Energie, Umwelt, Landschaft

Durch die Bündelung der Infrastruktur und Erdverlegung der Höchstspannungsleitungen würde die Landschaft zwischen Innertkirchen und Oberwald eine markante Landschaftsaufwertung erfahren. Insbesondere die betroffenen Dörfer Guttannen und Oberwald erhalten eine verbesserte Wohnqualität und Aufwertung des Dorfes.

Nebst der Erfüllung des nationalen Auftrags, wäre die Erdverlegung eine Aufwertung des aussergewöhnlichen universellen Wertes (OUV) des UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch und somit im Sinne internationaler, nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Interessen [13; 14]. Weitere Effekte aus dem Rückbau der oberirdischen Leitungsinfrastruktur auf das ökologische System am Grimselpass, der Aufwertung der betroffenen Dörfer, dem Tourismus und sich daraus ergebende Wechselwirkungen auf Wohn- und Arbeitsmarkt sind möglich [55].

Die unterirdische Führung der Höchstspannungsleitung der Swissgrid unterstützt zudem die Erhaltung der Stromversorgungssicherheit, wie die KWO-Ausbauvorhaben im Haslital (Grimselsee, Oberaarsee, Trift, Grimsel 4) und die im Wallis geplanten Winterstromprojekte (vgl. Kapitel 2.2.1 und 3.4).

Gemäss SÜL soll die Erdverlegung der Hochspannungsleitung als Kabelleitung in bestehenden oder neu zu erstellenden Stollen erfolgen, sollte der multifunktionale Tunnel nicht umgesetzt werden. Wann und inwiefern die bestehenden Stollen genutzt werden können, die Machbarkeit der zu erstellenden Stollen sowie die Kosten sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend geklärt [10].

4.6 Entwicklung Region Grimsel

Nur wenige der regionalen Entwicklungsabsichten sind von einer Realisierung des Projekts Grimseltunnels direkt abhängig (vgl. B2 *Übersicht Entwicklungsabsichten, raumwirksame Vorhaben und bestehende Potenziale).* Allerdings könnten diese Vorhaben von einer ganzjährigen Verbindung und eines potenziell entstehenden Regionsverbundes indirekt oder direkt bedeutend profitieren, was deren Realisierungswahrscheinlichkeit stark erhöht.

Die in den vorangehenden Kapiteln identifizierten Potenziale lassen sich mit Erfahrungen bereits realisierter Verkehrsinfrastrukturen in Berg- und ländlichen Regionen vergleichen. Eine aktuelle Untersuchung der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) analysiert hierzu unter anderem den Vereinatunnel, den Lötschbergbasistunnel, die Gotthardachse und die Transjurane. Die Fallbeispiele zeigen, dass deutliche Verbesserungen der Erreichbarkeit über die unmittelbar verkehrlichen Wirkungen hinaus regionalwirtschaftliche Veränderungen ermöglichen können. Beim Vereinatunnel waren nach dessen Eröffnung insbesondere zusätzliche touristische Impulse zu beobachten. Gleichzeitig zeigt die längerfristige Entwicklung, dass eine verbesserte Verkehrserschliessung allein kein dauerhaftes Bevölkerungs- oder Wirtschaftswachstum garantiert.

Beim Lötschbergbasistunnel gingen die stark verbesserte Erreichbarkeit und die Einbindung des Oberwallis in den Pendelraum Bern mit einer erheblichen Zunahme des Bahnverkehrs und einer stärkeren funktionalen Verflechtung einher. Gleichzeitig zeigt das Beispiel, dass die wirtschaftliche Entwicklung des Oberwallis nicht allein auf den Tunnel zurückgeführt werden kann. Insbesondere die Entwicklung der Industrie sowie die allgemeine touristische Nachfrage wirkten als eigenständige Treiber. Das Monitoring der Gotthardachse zeigt ebenfalls, dass verbesserte Erreichbarkeit bestehende räumliche und wirtschaftliche Trends verstärken kann. Besonders ausgeprägt waren die Entwicklungen im Umfeld gut erschlossener Knoten. Ein genereller sprunghafter Wandel der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung allein aufgrund der neuen Infrastruktur ist hingegen nicht feststellbar. Die Transjurane wiederum zeigt, dass eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit in einer peripheren Region zu einem wichtigen Standortfaktor werden kann, wobei auch dort weitere Faktoren zur wirtschaftlichen Entwicklung beigetragen haben.

Insgesamt stützen diese Erfahrungen die Annahme, dass eine substanzielle Verbesserung der Erreichbarkeit regionalwirtschaftliche Potenziale eröffnet und bestehende Entwicklungsdynamiken verstärken kann. Sie unterstreichen zugleich die Notwendigkeit,

zwischen unmittelbaren Infrastrukturwirkungen und mittel- bzw. langfristigen Wirkungen, die von weiteren Einflussfaktoren abhängen, zu unterscheiden [1].

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, welchen Einfluss das Projekt Grimseltunnel auf die Erkenntnisse der SWOT-Analyse haben kann, welche Wirkungen es auslösen könnte und welche Potenziale dadurch erschlossen werden dürften.

Stärke/Chance	Schwäche/Risiko	Beitrag Projekt Grimseltunnel	Potenziale
Neue Wohnangebote, digitale Arbeitsmöglichkeiten, innovative Bildungsmöglichkeiten	Abwanderung, Überalterung, räumliche Fragmentierung	Ganzjährige Vernetzung und verbesserte Erreichbarkeit inkl. Pendlerverkehr	Erhöhung der Standortattraktivität der Region
Energieproduktion, innovative Projekte, attraktive Arbeitgeber, Wachstum Ganzjahrestourismus	Abhängigkeiten vom Tourismussektor und externen Zentren, Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften	Ganzjährige Vernetzung und verbesserte Erreichbarkeit inkl. Pendlerverkehr	Stärkung einer breiteren Wirtschaftsstruktur durch Verbindung von Arbeitsmärkten und Siedlungsräumen
Gut ausgebaute ÖV-Angebote und Mobilitätsdrehscheiben in den Tälern, Trend für nachhaltige Reiseformen	Saisonale Nord-Süd-Verbindung	Ganzjährige Vernetzung und verbesserte Erreichbarkeit inkl. Pendlerverkehr	Etablierung eines neuen Wirtschaftsraumes
Aussergewöhnlich hohe Natur- und Landschaftsqualität	Beeinträchtigungen durch Infrastruktur- und Ausbauvorhaben	Multifunktionaler Tunnel und Erdverlegung Hochspannungsleitung	Bündelung der Infrastruktur und Landschaftsaufwertung durch Beseitigung der Beeinträchtigung durch Hochspannungsleitungen

Tabelle 5: Beitrag des Projekts Grimseltunnel an die Erkenntnisse der SWOT-Analyse.

Über den gesamten Untersuchungsraum betrachtet kann das Projekt Grimseltunnel die Rahmenbedingungen in der Region verbessern und einen wesentlichen Katalysator für eine gesamtheitliche Stärkung der nationalen, kantonalen und regionalen Positionierung und Entwicklung darstellen. Geeignete flankierende Massnahmen wie beispielsweise die Erarbeitung einer gesamträumliche Entwicklungsstrategie sind dabei zu ergreifen, um die Potenziale auszuschöpfen.

Die Etablierung eines gemeinsamen, talübergreifenden und gut erschlossenen Regionsverbunds ermöglicht es, die beschränkten Ressourcen zu teilen und fokussiert einzusetzen. Die Synergien und Katalysatoreffekte, die das Projekt Grimseltunnel auslösen könnte, sind breit gefächert. Für eine langfristige Entwicklung gilt es deshalb, Mehrgewinnstrategien anzustreben. Damit im Untersuchungsraum die Wachstumsdynamiken und die daraus entstehenden Chancen ergriffen werden können, sind die erforderlichen Akteure zusammenzuführen, um gemeinsam eine auf den Potenzialen des Projekts Grimseltunnel aufbauende gesamträumliche Entwicklungsstrategie für die drei Talschaften zu erarbeiten, damit ein räumlicher Schwerpunkt alpiner Vernetzung und Zentralität aufgebaut werden kann. Diese Zentralität kann über eine abgestimmte Wirtschafts-, Tourismus-, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und damit verbunden über eine passende Governance-Struktur geschaffen werden [19].

4.7 Beitrag an übergeordnete Strategien

Im nachfolgenden Kapitel wird die Einordnung und Kompatibilität des Projekts Grimseltunnels mit den bestehenden nationalen und kantonalen Konzepten und Strategien analysiert und dargelegt. Es soll aufgezeigt werden, in welchem Umfang das Projekt Grimseltunnel einen Beitrag an nationale Zielsetzungen leisten kann. Die Beurteilung erfolgt an Hand der nachfolgenden vier Kriterien:

- «Beitrag nachweisbar»: Das Projekt leistet einen direkt nachweisbaren Beitrag an eine nationale Zielsetzung.
- «Beitrag unterstützend, aber abhängig von weiteren Faktoren»: Das Projekt schafft eine Voraussetzung und kann in Ergänzung mit weiteren Rahmenbedingungen einen plausiblen und unterstützenden Beitrag an eine nationale Zielsetzung leisten, diese aus eigener Kraft jedoch nicht schaffen.
- «Beitrag indirekt / gering»: Das Projekt kann einen Beitrag an eine Zielsetzung leisten, dieser ist jedoch indirekt und von geringer Bedeutung.
- «Kein belastbarer Beitrag»: Es besteht kein belastbarer Beitrag oder Zusammenhang mit dem Projekt zur Zielerreichung.

4.7.1 Nationale Instrumente

Landschaftskonzept Schweiz 2020 (LKS) [16]
Das Projekt Grimseltunnel erfüllt die für den Verkehr formulierte Zielsetzung 10.B und leistet damit einen direkt nachweisbaren Beitrag: «Bündelung der Infrastrukturen: Bei grundlegenden Änderungen wie dem Neubau, der Gesamtsanierung oder dem Ausbau bestehender Verkehrsinfrastrukturen mit einer Gesamtlänge von in der Regel mindestens 5 km sind die Möglichkeiten einer Bündelung mit neuen oder bestehenden Infrastrukturen geprüft.»

Das Projekt Grimseltunnel hat zudem das Potenzial, einen Beitrag zum Ziel 4 zu leisten:

«Eingriffe sorgfältig und qualitätsorientiert ausführen». Mit der Bündelung von Infrastrukturen und Erdverlegung der Hochspannungsleitung können bestehende Beeinträchtigungen beseitigt bzw. reduziert werden. Je nach Ausgestaltung der oberirdischen Teile der Bahnstrecke könnte die Landschaftsqualität insgesamt verbessert werden.

Raumkonzept Schweiz 2026 (RKS) [17]
Der Untersuchungsraum liegt im Handlungsraum «Gotthard». Mit dem Projekt Grimseltunnel kann eine ganzjährige Bahnverbindung geschaffen werden, welche die bestehende Lücke schliesst, den Handlungsraum dauerhaft intern vernetzt und sowohl einen direkten Beitrag als auch die notwendigen Voraussetzungen für die Erfüllung der folgenden formulierten Grundsätze schafft:

- Vernetzung und Anbindung an die umliegenden Wirtschafts- und Metropolitanräume verbessern
- Wirtschaftsschwerpunkte stärken, regionale Arbeitsplätze sichern und vorteilhafte Rahmenbedingungen für ihre Weiterentwicklung schaffen
- Kleinräumige Versorgungskonzepte entwickeln
- Bezahlbaren Wohnraum schaffen

- Touristische Gebiete stärken und Naturräume erhalten
- Hochalpine Landschaften schützen, erneuerbare Energie an geeigneten Standorten nutzen
- Kantonsübergreifende Kooperationen ausbauen

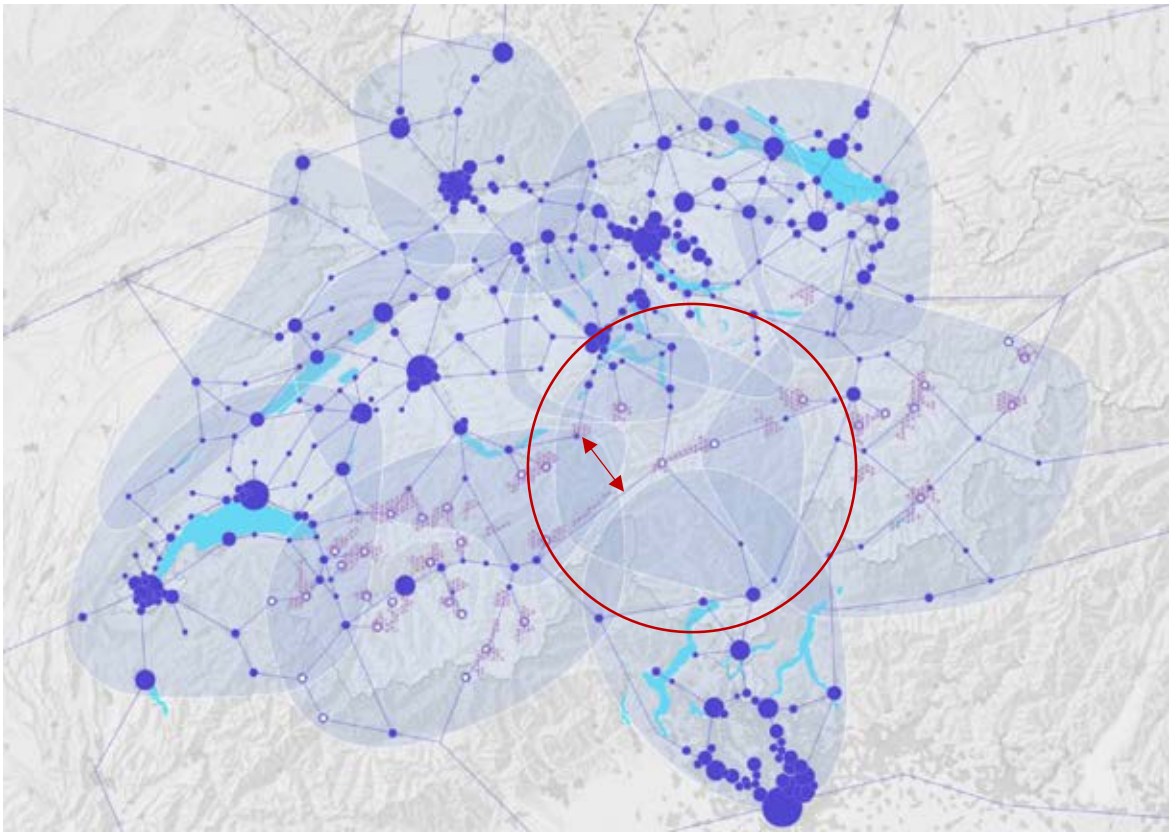


Abbildung 14: Der Handlungsraum «Gotthard» (rot eingekreist) mit Darstellung der Polyzentralität und der Alpinen Tourismuszentren aus dem Raumkonzept Schweiz, sowie der bestehenden Lücke (roter Pfeil), zwischen Berner Oberland und dem restlichen Gotthardraum (Quelle: Raumkonzept Schweiz [17]).

In Bezug auf die sechs Ziele, welche das räumliche Leitbild für die Schweiz 2050 beschreiben, kann das Projekt Grimseltunnel folgende Beiträge leisten:

- Das Projekt Grimseltunnel kann einen Beitrag zum strategischen Ziel 2 «Die Schweiz ist nach innen und aussen vernetzt» und zum Ziel 4 «Alle Regionen bieten ein qualitätsvolles, identitätsstiftendes Lebensumfeld» leisten, indem die Mobilität und Vernetzung zwischen den Talschaften und im weiteren Einzugsgebiet gestärkt werden.
- Das Projekt Grimseltunnel kann infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen, damit die Region hinsichtlich der strategischen Ziele 3 «Die natürlichen Lebensgrundlagen sind dauerhaft gesichert» und 6 «Die Schweiz bietet Raum für nachhaltiges Wirtschaften und Wohnen in allen Regionen» entwickelt und gestärkt werden kann.
- Das Projekt Grimseltunnel kann eine wesentlich bessere, jahreszeitlich nicht beschränkte und nachhaltige Vernetzung schaffen und so die Resilienz der betroffenen Talschaften unterstützen.
- Das Projekt Grimseltunnel kann einen direkten Beitrag an das strategische Ziel 5 «Mobilität und Energieversorgung sind effizient, umwelt- und klimaverträglich» leisten, indem die Bahnverbindung als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs effizient wie auch umwelt-

und klimaverträglich ist und – in Abhängigkeit entsprechender Begleitmassnahmen – zu einer Verkehrsumlagerung von der Strasse auf die Schiene führen kann.

Langfristige Klimastrategie 2050 [18].
Das Projekt Grimseltunnel kann einen unterstützenden Beitrag an das Ziel «Der Landverkehr verursacht im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr» leisten, indem eine elektrifizierte Bahnverbindung die Reduktion von Treibhausgasen auf der Strecke zwischen dem Haslital und dem Goms verringern kann (entstehende Treibhausgasemissionen auf Grund des Tunnelbaus sind nicht berücksichtigt). Voraussetzung ist, dass mit gezielten Massnahmen wie z. B. der Preisgestaltung eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene begünstigt und erzielt wird.

Bericht «Lebendige Peripherien Schweiz» 2024 [19]
Aus dem Bericht lassen sich keine direkten Hinweise für das Projekt Grimseltunnel ableiten. Indirekt könnte das Projekt Grimseltunnel einen Beitrag an die beabsichtigte postfossile Zukunft leisten und die sozio-ökonomische Situation festigen oder gar stärken, sofern es in eine entsprechende übergeordnete Planung eingebunden ist und Gegenstand einer gesamtstrategischen Raumentwicklung wird

Perspektive BAHN 2050 [20]
Gemäss «Perspektive BAHN 2050» soll auf längeren Strecken die Bahn dort ausgebaut werden, wo sie gegenüber dem Strassen- und dem Flugverkehr noch nicht konkurrenzfähig ist. Dies ist für den erweiterten Perimeter des Grimseltunnels der Fall

An die Zielsetzung «Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit noch nicht wettbewerbsfähig ist» könnte das Projekt Grimseltunnel einen indirekten Beitrag leisten, da es die Reisezeit gegenüber der Strasse verkürzt und insbesondere touristische Direktverbindungen ermöglicht werden.

Agglomerationspolitik und Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete: Beitrag des Bundes für eine kohärente Raumentwicklung 2024–2031 [21]
Die Strategie 2024+ der Agglomerationspolitik formuliert eine Vision und fünf Ziele, zu welchen das Projekt Grimseltunnel in unterschiedlichem Mass Beiträge leisten könnte, indem es die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung im Sinne der Vision stärkt:

Vision
- Raumwirksame Politiken fördern die horizontale und vertikale Zusammenarbeit.
- Zentren und Umland – sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen – vernetzen sich.
- Akteurinnen und Akteure denken und handeln in funktionalen Räumen, nutzen Synergien, reduzieren bestehende und vermeiden neue Konflikte.
- Regionen identifizieren, nutzen und verstärken ihre Potenziale.

Ziele
- Eine hohe Lebensqualität für die Bevölkerung schaffen.
- Die Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit stärken.
- Landschaft und natürliche Ressourcen in und ausserhalb der Siedlungen schützen und aufwerten.

– Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel vorantreiben.
– Gesellschaftliche Vielfalt und Zusammenhalt der Regionen stärken.

Für die Umsetzung dieser kohärenten Raumentwicklung ist ein Aktionsplan 2024+ formuliert. Dieser liefert Hinweise, die bei der Projektplanung von Nutzen sein könnten, um die Potenziale des Grimseltunnels langfristig optimal auszuschöpfen.

Neue Regionalpolitik (NRP) [22]
Aus der NRP lassen sich keine direkten Hinweise für das Projekt des Grimseltunnel ableiten.

Die Förderinstrumente dieser Politik können in der Folge der Realisierung des Projekts Grimseltunnel zum Tragen kommen, indem dieser in Abstimmung mit einer kohärenten Wirtschafts- und Standortstrategie über alle drei Talschaften einen zusätzlichen Impuls für ein innovatives Umfeld schafft, aus welchem förderungswürdige Projekte entstehen.

Strategie/Konzept	Beitrag nachweisbar	Beitrag unterstützend, aber abhängig	Indirekter/geringer Beitrag
Landschaftskonzept Schweiz [16]	Ziel 10.B «Bündelung der Infrastrukturen»	Ziel 4, «Eingriffe sorgfältig und qualitätsorientiert ausführen»	
Raumkonzept Schweiz [17]	Ziel 5 «Mobilität und Energieversorgung sind effizient, umwelt- und klimaverträglich» Grundsätze Handlungsraum «Gotthard»: Vernetzung und Anbindung an die umliegenden Wirtschafts- und Metropolitanräume verbessern. Wirtschaftsschwerpunkte stärken, regionale Arbeitsplätze sichern und vorteilhafte Rahmenbedingungen für ihre Weiterentwicklung schaffen. Touristische Gebiete stärken und Naturräume erhalten Hochalpine Landschaften schützen, erneuerbare Energie an geeigneten Standorten nutzen	Ziel 2 «Die Schweiz ist nach innen und aussen vernetzt» Ziel 4 «Alle Regionen bieten ein qualitätsvolles, identitätsstiftendes Lebensumfeld» Grundsätze Handlungsraum «Gotthard»: Kleinräumige Versorgungskonzepte entwickeln. Bezahlbaren Wohnraum schaffen; kantonsübergreifende Kooperationen ausbauen.	Ziel 3 «Die natürlichen Lebensgrundlagen sind dauerhaft gesichert» Ziel 6 «Die Schweiz bietet Raum für nachhaltiges Wirtschaften und Wohnen in allen Regionen»
Langfristige Klimastrategie der Schweiz [18]	Zielsetzung Verkehr: Der Landverkehr verursacht im Jahr 2050 mit wenigen Ausnahmen keine Treibhausgasemissionen mehr.		
Lebendige Peripherien Schweiz [19]		Unter Voraussetzung eines übergeordneten Konzepts/Gesamtstrategie ist ein unterstützender Beitrag möglich.	

Strategie/Konzept	Beitrag nachweisbar	Beitrag unterstützend, aber abhängig	Indirekter/geringer Beitrag
Perspektive BAHN 2050 [20]			Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit noch nicht wettbewerbsfähig ist
Agglomerationspolitik und Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete: Beitrag des Bundes für eine kohärente Raumentwicklung 2024–2031 [21]	Ziel 2: «Landschaft und natürliche Ressourcen in und ausserhalb der Siedlungen schonen, schützen und aufwerten»	Ziel 3: «Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel vorantreiben»	Ziel 1: «Eine hohe Lebensqualität für die Bevölkerung schaffen», «die Standort-attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit stärken» Ziel 4: «Gesellschaftliche Vielfalt und Zusammenhalt der Regionen stärken»
Neue Regionalpolitik [22]			Die Förderinstrumente dieser Politik könnten nachgelagert zum Tragen kommen, wenn der Grimseltunnel einen Impuls für ein innovatives Umfeld schafft, aus welchem förderungswürdige Projekte entstehen.

Tabelle 6: Beitrag des Grimseltunnels zur Umsetzung und Zielerreichung nationaler Strategien und Konzepte.

4.7.2 Kantonale und regionale Raumstrategien

Das Projekt Grimseltunnel kann einen Beitrag an die Umsetzung der kantonalen Raumstrategien leisten, in dem durch die neue Anbindung und verbesserte Erreichbarkeit die regionalen Zentren gestärkt werden. Zudem leistet das Projekt einen direkten Beitrag an die Bereitstellung eines «leistungsfähigen, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen ÖV-Angebots» und erleichtert die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, wie sie in der Raumentwicklungsstrategie des Kantons Wallis aufgeführt sind [24].

Weiter leistet das Projekt mit der Erdverlegung der Höchstspannungsleitung einen direkten Beitrag an den Schutz des aussergewöhnlichen universellen Werts (OUV) des UNESCO-Welterbes [13; 14] und damit auch an mehrere Ziele in den kantonalen Landschaftskonzepten:

- Wallis, kantonales Landschaftskonzept [25]
  - 1.C Fortsetzung der interkantonalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich der Gesamtenergieplanung, insbesondere für die im kRP aufgeführten Projekt
  - 2.A. Erhaltung und Unterstützung der harmonischen Entwicklung grosser geschützter Landschaften
  - 4.A Vermeidung - so weit wie möglich - der Fragmentierung offener strukturierender Räume durch Anlagen zur Energieübertragung und -produktion
- Bern, kantonales Landschaftsentwicklungskonzept [26]
  - Wirkungsziel Landschaftstyp 21: Insbesondere in Landschaften von nationaler Bedeutung sind störende, nicht mehr genutzte oder unterhaltene Bauten und Anlagen beseitigt. Weitgehend unberührte, naturnahe, unerschlossene oder von Ruhe geprägte Landschaftskammern sind wo möglich frei von neuen Anlagen.

5 Diskussion und Gesamtbewertung

In diesem Kapitel:
- Die Wirkungen des Projekts Grimseltunnel können in Primär-, Sekundär- und Tertiärwirkungen unterschieden werden.
- Primärwirkungen wie Netzschluss, ganzjährige Verbindung und Infrastrukturbündelung sind vergleichsweise gesichert und unmittelbar ableitbar.
- Sekundärwirkungen auf Vernetzung, Tourismus, Arbeitsmarkt und Standortattraktivität sind plausibel, aber von weiteren Rahmenbedingungen abhängig.
- Langfristige Effekte auf Bevölkerung, Fachkräftegewinnung und regionale Wertschöpfung sind potenziell bedeutend, jedoch mit grösserer Unsicherheit verbunden.
- Der zentrale Mehrwert des Projekts liegt im Mehrfachnutzen und in seiner Funktion als Katalysator für eine gemeinsame, übergreifende Regionalentwicklung.

Die vorangehenden Kapitel legen dar, dass das Projekt Grimseltunnel bedeutende regionalwirtschaftliche Wirkungen und Katalysatoreneffekte erzielen kann. Diese sind hinsichtlich ihrer Bedeutung, Umsetzungsreife und Abhängigkeit differenziert einzuordnen. Die mit dem Projekt Grimseltunnel verbundenen Effekte können in unterschiedlicher Weise und Sicherheit eintreten. Während einzelne Wirkungen direkt und unmittelbar aus der neuen Infrastruktur hervorgehen, entstehen andere erst über nachgelagerte Wechselwirkungen oder einer koordinierten regionalen Entwicklung im Sinne einer übergeordnete Gesamtstrategie für die drei Talschaften unter der Prämisse des Projekts Grimseltunnel sowie damit verbundene zusätzliche Angebote und Investitionen. Die Wirkungen lassen sich dementsprechend in Primär-, Sekundär- und Tertiärwirkungen gliedern.

Primärwirkungen ergeben sich direkt aus der Realisierung des Projekts Grimseltunnel. Dazu gehören insbesondere der Lückenschluss im Meterspurnetz, die ganzjährige Bahnverbindung zwischen Haslital und Goms sowie die damit verbundene Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkürzung der Reisezeiten. Mit dem Anschluss an die MG Bahn und den Furkatunnel wird zudem die funktionale Verbindung mit dem Urserntal gestärkt. Diese Wirkungen sind vergleichsweise gut belegbar und weisen eine geringe Abhängigkeit von weiteren regionalen Entwicklungen auf. Ebenfalls direkt mit dem Projekt Grimseltunnel verbunden sind die Bündelung von Bahn- und Strominfrastruktur sowie die damit ermöglichte Erdverkabelung der Höchstspannungsleitung. Insbesondere können für Netzschluss, ganzjährige Verbindung und Infrastrukturbündelung hohe Wirkungen und eine hohe Umsetzungsreife ausgewiesen werden.

Sekundärwirkungen können auf diesen unmittelbaren Wirkungen aufbauen. Durch die stärkere funktionale Vernetzung der drei Talschaften wird die Erweiterung des bestehenden Arbeitsmarktes, neue touristische Kombinationen, eine Veränderung des Modal Splits sowie eine höhere Standortattraktivität möglich. Diese Wirkungen setzen voraus, dass Bevölkerung, Unternehmen, Gäste und weitere Akteure die neuen Möglichkeiten nachfragen und dass entsprechende Angebote und Rahmenbedingungen vorhanden sind. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Tourismus und Arbeitsmarkt, bei denen relevante Potenziale identifiziert wurden, deren Realisierung jedoch als abhängig von den vorhandenen regionalen Potenzialen und weiteren Entwicklungen beurteilt werden. Der Grimseltunnel kann dabei insbesondere die funktionale Vernetzung des bestehenden Wirtschafts- und Lebensraums stärken. Eine ganzjährige Verbindung eröffnet Perspektiven für eine stärkere ökonomische Vernetzung auf Grund des gesicherten Pendlerverkehrs und kann den Wohn- und Arbeitsmarkt in den von Abwanderung und Überalterung betroffenen peripheren Gemeinden unterstützen. Voraussetzung dafür ist, dass die entsprechenden Potenziale in den Bereichen Arbeit und Wohnen entwickelt und aktiviert werden, was gestützt auf die Studienergebnisse grösstenteils erfüllt ist. Eine verbesserte Mobilität kann einen wesentlichen Beitrag leisten, aber nicht unabhängig und isoliert von den übrigen Faktoren der Regionalentwicklung wirken.

Noch stärker von den Rahmenbedingungen und der langfristigen Entwicklung abhängig sind die Tertiärwirkungen. Dazu gehören mögliche Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung, die Gewinnung von Fachkräften, das Steueraufkommen sowie die langfristige regionale Wertschöpfung und Entwicklung. Diese Wirkungen sind nicht als unmittelbare Folge des Projekts Grimseltunnel zu verstehen. Vielmehr kann der Grimseltunnel hierfür infrastrukturelle Voraussetzungen schaffen und als Impuls beziehungsweise Katalysator wirken. Ob daraus tatsächlich langfristige sozioökonomische Effekte entstehen, hängt wesentlich davon ab, ob die dadurch eröffneten Möglichkeiten durch weitere Investitionen und Entwicklungsaktivitäten genutzt werden. Gleichzeitig bestehen in allen drei Talschaften bereits verschiedene Entwicklungsperspektiven und -absichten in den Bereichen Wohnen und soziale Infrastruktur, Arbeit, Tourismus und Mobilität. Dies zeigen mitunter auch die kommunalen Siedlungsentwicklungskonzepte. Das Projekt Grimseltunnel trifft somit nicht auf einen statischen Raum, sondern auf einen Raum mit bestehenden Potenzialen und Entwicklungsaktivitäten, deren Wirkung durch eine verbesserte Vernetzung unterstützt werden kann.

In diesem Sinne kann in der Beurteilung zwischen drei Ebenen unterschieden werden:

- Gesichert beziehungsweise unmittelbar ableitbar sind die infrastrukturellen Wirkungen: Netzschluss, ganzjährige Verbindung, verbesserte Erreichbarkeit und mögliche Bündelung mit der Energieinfrastruktur.
- Plausibel und von weiteren Bedingungen abhängig sind Wirkungen auf funktionale Vernetzung, Arbeitsmarkt, Tourismus, Dienstleistungen, Mobilität und Standortattraktivität.
- Langfristig möglich, jedoch mit höherer Unsicherheit behaftet sind Wirkungen auf Demografie, Fachkräfteentwicklung, Steueraufkommen und umfassende Regionalentwicklung.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Potenziale des Projekts Grimseltunnel und deren Beurteilung anhand der Wirkungsbereiche zusammen:

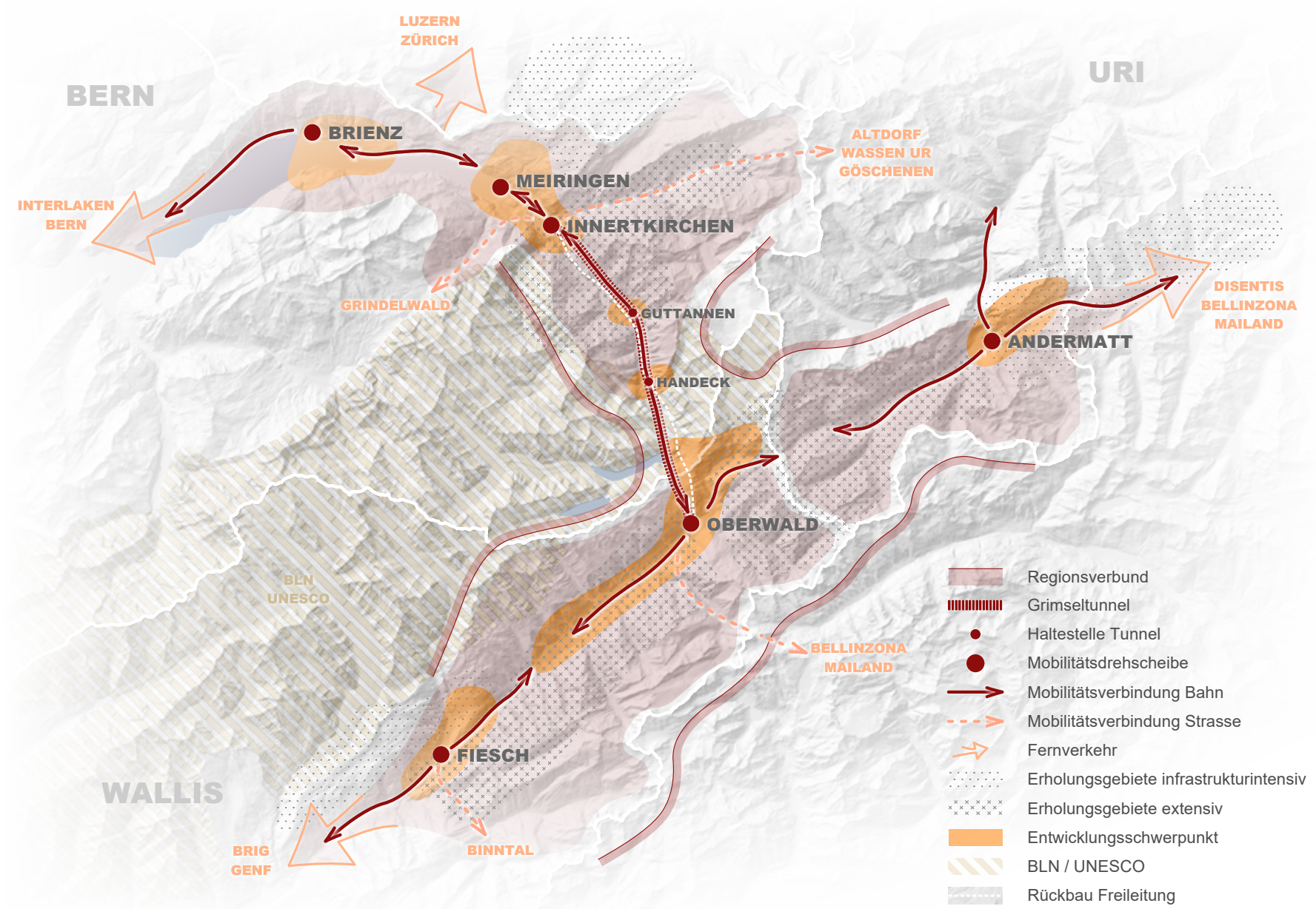
Wirkungsbereich	Potenzial	Beurteilung
Mobilität	Netzschluss	unmittelbar ableitbar
	Ganzjährige, vor Naturgefahren geschützte Verbindung	unmittelbar ableitbar
	Verbesserte Erreichbarkeit	unmittelbar ableitbar
	Verkürzte Reisezeiten	unmittelbar ableitbar
	Veränderter Modal Split	plausibel, bedingt
Wohnen und soziale Infrastruktur	Gesicherter Pendelverkehr	plausibel, bedingt
	Erweiterter Wohnmarkt	plausibel, bedingt
	Stabilisierte Bevölkerungsentwicklung	langfristig möglich
Arbeit	Erweiterter Arbeitsmarkt	plausibel, bedingt
	Gesicherter Pendelverkehr	plausibel, bedingt
	Gewinnen von Fachkräften	langfristig möglich
Tourismus	Vergrösserter Quell- und Gästemarkt	plausibel, bedingt
	Kombinierte Reiseverbindungen	plausibel, bedingt
Energie, Umwelt und Landschaft	Gebündelte Bahn- und Strominfrastruktur	unmittelbar ableitbar
	Aufgewertete Landschaft durch Rückbau der Freileitung	plausibel, bedingt
Entwicklung Region	Gestärkte funktionale Verbindung der Talschaften	unmittelbar ableitbar
	Erhöhte Standortattraktivität	plausibel, bedingt
	Erhöhtes Steueraufkommen	langfristig möglich
	Gestärkte regionale Wertschöpfung und Entwicklung	langfristig möglich

Tabelle 7: Potenziale des Projekts Grimseltunnel und deren Beurteilung anhand der Wirkungsbereiche.

Die Erfahrungen bereits realisierter Verkehrsinfrastrukturprojekte in vergleichbaren Räumen stützen diese differenzierte Betrachtung. Die untersuchten Beispiele zeigen, dass Verbesserungen der Erreichbarkeit unmittelbar zu veränderten Verkehrsbeziehungen führen und darüber hinaus wirtschaftliche und räumliche Entwicklungen unterstützen oder verstärken können. Die weitergehenden Wirkungen hängen von weiteren Faktoren ab und können der Verkehrsinfrastruktur nicht isoliert zugerechnet werden [1]. Die für das Projekt Grimseltunnel vorgenommene Unterscheidung zwischen unmittelbaren, bedingten und langfristig möglichen Wirkungen trägt diesem Umstand Rechnung.

Die Bedeutung des Projekts Grimseltunnel liegt darin, dass es eine wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung schafft, um vorhandene Strukturen besser miteinander zu verbinden und neue Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen. Seine unmittelbarsten Wirkungen – insbesondere Netzschluss, ganzjährig gesicherte Verbindung und verbesserte Erreichbarkeit – sind vergleichsweise robust. Die weitergehenden Wirkungen auf Tourismus, Arbeitsmarkt und funktionale Verflechtungen sind plausibel, müssen aber durch entsprechende Impulse, Nutzungen und Angebote aktiviert werden, die heute bereits teilweise bestehen. Auswirkungen auf Demografie und langfristige Regionalentwicklung sind unsicherer und erst über einen längeren Zeitraum zu erwarten.

Der nachfolgende Syntheseplan zeigt den Untersuchungsraum als neuen Regionsverbund mit verschiedenen Entwicklungsschwerpunkten und Mobilitätsverbindungen.



Auf dieser Grundlage lassen sich die Untersuchungsfragen wie folgt beantworten:

Beitrag zur Stärkung des schweizerischen Bahnnetzes
Das Projekt Grimseltunnel schliesst eine Lücke im Meterspurnetz und schafft damit ein einzigartiges zusammenhängendes Schmalspurnetz. Dieser Lückenschluss hat bedeutende positive Auswirkungen auf den Bahntourismus und schafft eine zusätzliche Ausweichroute im Korridor Brig–Disentis. Eine Stärkung des gesamtschweizerischen Bahnnetzes entsteht dann, wenn das Projekt Grimseltunnel zu einer Alternative für stark ausgelastete Strecken werden kann. Die Studienergebnisse zu den Nachfragefrequenzen berücksichtigen dies nicht. Diese Möglichkeit kann sich mit weiterführenden übergeordneten Verknüpfungen ergeben, wie einem Ausbau der Bahninfrastruktur zwischen Brig und Goms für eine mögliche Entlastung der Lötschberg-Strecke.

Beitrag zu den in nationalen, kantonalen und regionalen Strategien, Sach- und anderen Plänen formulierten Zielsetzungen
Kapitel 2 und 4.7 zeigen auf, dass das Projekt Grimseltunnel bereits auf nationaler, kantonaler und regionaler Ebene verankert ist und an viele nationale Zielsetzungen einen direkt nachweisbaren Beitrag leisten oder eine Voraussetzung schaffen kann, um einen unterstützenden Beitrag leisten zu können. Die weiteren Ausführungen in Kapitel 4 geben Hinweise darauf, wie diese Rahmenbedingungen ausgestaltet sein sollten. So sind es die Sekundär-und Tertiärwirkungen, die zusätzliche Möglichkeiten für Vernetzung, Tourismus, Arbeitsmarkt und weitere Dienstleistungen sowie daraus ableitbare Wirkungen auf Demografie und Regionalentwicklung beinhalten. Durch eine regionsübergreifende Koordination könnten die verschiedenen Bereiche zielgerichtet aufeinander abgestimmt und somit eine nachhaltige sowie für die Region verträgliche Entwicklung angestrebt werden, die im Einklang mit den nationalen, kantonalen und regionalen Strategien und Konzepten steht.

Potenzieller Einfluss auf regionale Gegebenheiten für eine regionale Entwicklung
Kapitel 4.6 zeigt beispielhaft auf, welchen potenziellen Beitrag eine Realisierung des Projekts Grimseltunnel an das Stärken/Schwächen- bzw. Chancen-Risiko-Verhältnis im Untersuchungsraum leisten kann. So könnten durch die ganzjährige Vernetzung und verbesserte Erreichbarkeit die Standortattraktivität der Region erhöht und dadurch Abwanderung, Überalterung und räumlicher Fragmentierung entgegengewirkt werden. Zudem könnte sich durch die Verbindung von Arbeitsmärkten und Siedlungsräumen eine breitere Wirtschaftsstruktur etablieren, welche die Abhängigkeit von Tourismussektor und externen Zentren ausgleichen und die Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften minimieren könnte. Zuletzt kann durch die Bündelung der Infrastruktur und der Erdverlegung der Freileitung die Landschafts- und Wohnqualität verbessert werden. Potenziale und Katalysatoreffekte, welche über die Primärwirkung hinausgehen, gilt es übergeordnet zu koordinieren, um einen bereichsübergreifenden und nachhaltigen Mehrfachnutzen zu erhalten. Dies belegen auch die Erfahrungen bereits realisierter Verkehrsinfrastrukturprojekte. Mit passenden Governance-Strukturen, Mehrgewinnstrategien und fokussiertem Einsatz von Ressourcen könnte die regionale Entwicklung durch den Beitrag des Projekts Grimseltunnel eine neue Dynamik erhalten [55].

Ausschöpfung sozialer, ökonomischer und ökologischer Potenziale

Die Ausführungen in Kapitel 4 zeigen die möglichen Wirkungen des Projekts Grimseltunnel sowie Effekte für die Ausschöpfung sozialer, ökonomischer und ökologischer Potenziale auf. In Anbetracht der übergeordneten Strategien sowie der nicht quantifizierbaren Synergien und Wechselwirkungen wird deutlich, dass diese Potenziale unter den geeigneten Rahmenbedingungen und Voraussetzungen gewinnbringend ausgeschöpft werden können. Es gilt, die verschiedenen Potenziale übergeordnet zu koordinieren, damit die Synergien und Wechselwirkungen zum Tragen kommen und eine kohärente Regionalentwicklung ermöglicht wird [19; 55].

6 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Bedeutung des Projekts Grimseltunnel und einer ganzjährig gesicherten Verbindung zwischen dem Haslital und dem Goms ergibt sich insbesondere aus der Kombination verschiedener Wirkungen und Interessen. Das Projekt Grimseltunnel verbindet nationale und regionale Anliegen und schafft neue Voraussetzungen, um bestehende Infrastrukturen, Entwicklungspotenziale und Angebote stärker miteinander zu verknüpfen.

Auf nationaler Ebene schliesst das Projekt Grimseltunnel eine Lücke im Meterspurnetz und schafft eine ganzjährige Verbindung zwischen dem Haslital und dem Goms. Gleichzeitig ermöglicht die Bündelung mit der Energieinfrastruktur Synergien, eröffnet Möglichkeiten für den Rückbau beziehungsweise die Verlegung der bestehenden Höchstspannungsfreileitungen und stärkt die Stromversorgungssicherheit. Der direkte Nutzen des Projekts Grimseltunnel geht damit über die Verkehrsinfrastruktur hinaus und umfasst auch Energie- und Landschaftsaspekte.

Auf regionaler Ebene verbessert das Projekt Grimseltunnel die funktionale Verbindung von Haslital, Goms und Urserntal. Dadurch entstehen wesentlich bessere Voraussetzungen für die Vernetzung von Wohnen, Bildung, Arbeitsmarkt, Dienstleistungen, Mobilität und Tourismus. In den drei Talschaften bestehen bereits zahlreiche Entwicklungsabsichten und Projekte. Eine verbesserte Erreichbarkeit kann dazu beitragen, diese Potenziale stärker miteinander zu verbinden und ihre Wirkung über die einzelnen Teilräume hinaus zu erhöhen.

Die besondere Qualität des Projekts Grimseltunnel liegt im Mehrfachnutzen, in den möglichen Synergien zwischen Bahn, Energie, Landschaft, Regionalentwicklung und Tourismus sowie in der Tatsache, dass das Projekt in ein Umfeld mit bestehenden Potenzialen und Entwicklungsaktivitäten eingebettet ist. Die unmittelbar mit der Infrastruktur verbundenen Wirkungen – insbesondere Netzschluss, ganzjährige Verbindung, Erreichbarkeit und Infrastrukturbündelung – sind vergleichsweise robust. Weitergehende regionalwirtschaftliche, touristische und arbeitsmarktbezogene Wirkungen sind hingegen davon abhängig, ob die neuen Möglichkeiten durch entsprechende Angebote und Entwicklungsaktivitäten genutzt werden. Langfristige Effekte auf Demografie und Regionalentwicklung sind entsprechend mit grösseren Unsicherheiten verbunden.

Daraus ergibt sich die Empfehlung, parallel zur infrastrukturellen Entwicklung eine gesamträumliche Entwicklungsstrategie für den Wirkungsraum des Projekts Grimseltunnels anzustossen, welche durch eine passende Governance-Struktur getragen wird. Diese sollte die bestehenden Entwicklungsabsichten der drei Talschaften koordinieren und insbesondere Mobilität, Wohnen und soziale Infrastruktur, Arbeitsmarkt und Tourismus, gemeinsam betrachten. Ziel ist es, die zusätzlichen Chancen der neuen Infrastruktur gezielt auszuschöpfen und die Entwicklung der drei Talschaften optimal aufeinander abzustimmen.

Die vorliegende Studie zeigt die Potenziale auf, die sich aus einer Realisierung des Projekts Grimseltunnel für den Untersuchungsraum ergeben können. In welchem Umfang diese Potenziale tatsächlich genutzt werden, hängt neben der neuen Infrastruktur auch von der weiteren Entwicklung des Gesamtraums und den Aktivitäten der öffentlichen und privaten Akteure ab. Erfahrungen mit vergleichbaren Verkehrsinfrastrukturprojekten zeigen, dass eine verbesserte Erreichbarkeit insbesondere dann zusätzliche regionalwirtschaftliche Wirkungen entfalten kann, wenn sie mit der Raum-, Standort-, Verkehrs- und Tourismusentwicklung abgestimmt wird.

Sollte ein Entscheid zur Realisierung des Projekts Grimseltunnel getroffen werden, sind flankierende Massnahmen angezeigt, damit die Kantone, Regionen, Gemeinden und weiteren Akteure die identifizierten Potenziale bestmöglich nutzen können. Denkbare Handlungsfelder sind insbesondere die Abstimmung der Raum- und Siedlungsentwicklung auf die veränderte Erreichbarkeit, die Weiterentwicklung der regionalen Wirtschafts- und Tourismusstandorte, die Entwicklung kantons- und talübergreifender touristischer Angebote sowie die optimale Einbindung der neuen Bahnverbindung in die regionale Feinerschliessung und die bestehenden Mobilitätsketten. Dabei wäre auch zu prüfen, ob eine gemeinsame, kantonsübergreifende Betrachtung des Wirkungsraums zweckmässig ist und in welcher Form die entsprechenden Arbeiten koordiniert werden könnten. Die Konkretisierung solcher Massnahmen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Potenzialstudie. Sie sollte sinnvollerweise erfolgen, sobald hinsichtlich der Realisierung des Projekts Grimseltunnel eine hinreichende Planungssicherheit besteht. In diesem Zusammenhang sollte die frühzeitige Festlegung geeigneter Indikatoren für ein späteres Wirkungsmonitoring geprüft werden. Damit liessen sich die tatsächlichen verkehrlichen, räumlichen und regionalwirtschaftlichen Entwicklungen nach einer Realisierung nachvollziehen und allfällige flankierende Massnahmen bei Bedarf weiterentwickeln.

Ohne das Projekt Grimseltunnel bliebe die bestehende Lücke im Meterspurnetz bestehen. Eine ganzjährige direkte Bahnverbindung zwischen Haslital und Goms und die damit verbundene stärkere Vernetzung mit dem Urserntal würden nicht entstehen. Auch die mit der Bündelung von Bahn- und Energieinfrastruktur verbundenen Synergien wären in dieser Form nicht verfügbar. Eine Erdverlegung in absehbarer Zeit und die damit verbundenen Aufwertungen von Siedlung und Landschaft wäre unklar. Die regionale Entwicklung würde grundsätzlich weiterbestehen: Die verschiedenen Entwicklungsvorhaben bestätigen, dass die drei Talschaften eine aktive Regionalpolitik und Entwicklung im Rahmen des eingeschränkten Mobilitätsangebots betreiben. Die Möglichkeiten, bestehende Vorhaben und Potenziale der drei Talschaften funktional sowie kunden- und arbeitsmarktbezogen miteinander zu verbinden, wäre jedoch stark reduziert und saisonal eingeschränkt.

Das zusätzliche Potenzial des Projekts Grimseltunnel liegt insbesondere darin, bestehende Entwicklungen und Teilräume neu miteinander zu verknüpfen, deren Erreichbarkeit zu verändern und dadurch zusätzliche Wirkungen zu ermöglichen. Der Grimseltunnel ist damit nicht als alleinige Ursache der regionalen Entwicklung zu verstehen, sondern als neue infrastrukturelle Voraussetzung, welche bestehende Potenziale verstärken und zusätzliche Verflechtungen ermöglichen kann.

Wirkungsbereich	Ohne Projekt Grimseltunnel	Mit Projekt Grimseltunnel
Mobilität	Saisonale Strassenverbindung, eingeschränktes Mobilitätsangebot und separate Meterspurnetze	Ganzjährige, vor Naturgefahren geschützte Bahnverbindung im Meterspurnetz mit neuen Direktverbindungen und besserer Erreichbarkeit
Wohnen und soziale Infrastruktur	Stabiler Wohnmarkt mit Entwicklungen im Rahmen der bestehenden Herausforderungen (Erreichbarkeit, Bevölkerungsentwicklung)	Neue Perspektiven für die Weiterentwicklung des Wohnmarkts durch funktionale Vernetzung
Arbeit	Attraktiver, aber isolierter Arbeitsmarkt mit Entwicklungen im Rahmen der bestehenden Herausforderungen (Erreichbarkeit, Standortattraktivität)	Neue Perspektiven für die Weiterentwicklung des Arbeitsmarkts durch funktionale Vernetzung
Tourismus	Weiterentwicklung bestehender Destinationen und Erschliessung über vorhandene Achsen	Vernetzung von Destinationen und Entwicklung von regionalen Angeboten
Energie, Umwelt und Landschaft	Erneuerung der Übertragungsinfrastruktur unabhängig erforderlich	Bündelung der Bahn- und Übertragungsinfrastruktur
	Aufwertung Landschaft abhängig von separater Swissgrid-Lösung zur Erdverlegung	Aufwertung Landschaft durch Erdverlegung in multifunktionalem Tunnel und anschliessendem Rückbau der Freileitung
Entwicklung Region	Bestehende Entwicklungsvorhaben werden bei hoher Umsetzungsreife weiterverfolgt	Erhöhung der Standortattraktivität durch funktionale Vernetzung schafft Impuls für bestehende und neue Entwicklungsvorhaben

Tabelle 8: Gegenüberstellung der identifizierten Entwicklungen in den jeweiligen Wirkungsbereichen mit und ohne Realisierung des Projekts Grimseltunnel.

Die Analyse zeigt, dass das Projekt Grimseltunnel über seine unmittelbare Verkehrsfunktion hinaus, erhebliche Entwicklungspotenziale für den gesamten Untersuchungsraum eröffnet. Diese ergeben sich insbesondere aus der neuen ganzjährigen Verbindung der drei Talschaften, der stärkeren Vernetzung von Arbeits- und Wirtschaftsräumen, neuen touristischen Möglichkeiten sowie den Synergien mit der Energieinfrastruktur und der landschaftlichen Aufwertung. Diese Einschätzung deckt sich mit den Erfahrungen vergleichbarer Verkehrsinfrastrukturprojekte in Bergregionen und ländlichen Regionen.

Der besondere Stellenwert des Projekts Grimseltunnel liegt dabei in der Kombination mehrerer Wirkungsdimensionen: Es schliesst eine Lücke im schweizerischen Meterspurnetz, schafft eine neue ganzjährige Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Goms, verknüpft drei heute durch den Alpenhauptkamm getrennte Teilräume und ermöglicht gleichzeitig Synergien mit einer national bedeutsamen Energieinfrastruktur. Diese Kombination verkehrlicher, regionalwirtschaftlicher, touristischer, energetischer und landschaftlicher Potenziale unterscheidet das Projekt von einer rein verkehrlichen Infrastrukturmassnahme.

Letztlich trifft das Projekt Grimseltunnel je nach Talschaft auf unterschiedlich gelagerte sozio-ökonomischen Strukturen. Gestützt auf die neue infrastrukturelle Voraussetzung kann durch das Projekt Grimseltunnel eine Entwicklung angestossen werden, die über die

einzelnen Talschaften hinausreicht und eine starke Klammer gemeinsamer Interessen und Potenziale aufspannt. Dadurch könnte unter den geeigneten Rahmenbedingungen ein gesamtregionales Wachstum entstehen und eine resiliente, bedeutend lebenswertere und belebtere wie auch wettbewerbsfähige Rand- und Bergregion von drei Kantonen gefördert werden.

7 Literaturverzeichnis

1. SAB. Regionalwirtschaftliche und raumordnungspolitische Bedeutung einer guten Verkehrserschliessung in den Berggebieten und ländlichen Räumen. 2026.
2. Grimselbahn AG. Grimseltunnel Nutzenstudie. Nutzen Systemangebot. Dokumentation 02.05.2024. 2024.
3. Gemeinde Obergoms. Geschichte der Gemeinde Obergoms. Gemeinde Obergoms. [Online] [Zitat vom: 12. Mai 2026.] https://gemeinde.obergoms.ch/dorfleben/geschichte.
4. Wiener, James Blake. Die Walserzüge. Blog. Schweizerisches Nationalmuseum. [Online] [Zitat vom: 2. Mai 2026.] https://blog.nationalmuseum.ch/2022/11/die-auswanderung-der-walser/.
5. von Rütte, Hans. Grimselpass. Historisches Lexikon der Schweiz. [Online] [Zitat vom: 2. Mai 2026.] https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/008851/2006-01-30/.
6. armasuisse. Militärische Denkmäler in den Kantonen Bern und Freiburg. Inventar der Kampf- und Führungsbauten. 2006.
7. HS-Publikationen. A8900 Artilleriewerk Grimsel. Festung Oberland. [Online] [Zitat vom: 15. Juli 2026.] https://www.festung-oberland.ch/sperren/festungsbrigade-23/a8900-art-wk-grimsel/.
8. Fankhauser, Hans. Der etappenweise Ausbau der Wasserkräfte des Oberhasli vor 1970. Schweizer Ingenieur und Architekt. 1979, Bd. 97, 14.
9. Loser, Erika. Grimsel in Gefahr. Kraftwerkausbau bedroht Moorlandschaft. s.l. : WWF; Pro Natura; Grimselverein; Rheinaubund; Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL); Aqua Viva; Schweizerische Greina-Stiftung (SGS); Schweizer Alpen-Club (SAC); Schweizerische Energie-Stiftung (SES), 2004.
10. BFE. Grundlagen für den Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL). 203. Leitungszug Innertkirchen–Ulrichen. FESTSETZUNG PLANUNGSKORRIDOR. Erläuternder Bericht zum Objektblatt gemäss Bundesratsbeschluss vom 22. Februar 2023. 2023.
11. Swissgrid AG. Netzprojekt Innertkirchen–Ulrichen. Swissgrid AG. [Online] [Zitat vom: 15. Juli 2026.] https://www.swissgrid.ch/de/home/projects/project-overview/innertkirchen-ulrichen.html.
12. BAV. Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS). 2025.
13. Kanton Bern. Kantonaler Richtplan. 2025.
14. Kanton Wallis. Kantonale Richtplanung. 2019.
15. Regionalkonferenz Oberland-Ost. Verkehrs- und Siedlungsplanung. Regionalkonferenz Oberland-Ost. [Online] 2026. [Zitat vom: 31. August 2026.] https://www.oberland-ost.ch/aufgaben/verkehrs-und-siedlungsplanung.html.
16. Arn, Daniel, et al. Landschaftskonzept Schweiz (LKS). BAFU, 2020.
17. Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV. Raumkonzept Schweiz. 2026.
18. Schweizerischer Bundesrat. Langfristige Klimastrategie der Schweiz. 2021.
19. Mayer, Heike und Studer, Daniel. Lebendige Peripherien der Schweiz: Transformation gemeinsam gestalten. Rat für Raumordnung, 2023.
20. BAV. Perspektive BAHN 2050. 2024.

21. Schweizerischer Bundesrat. Agglomerationspolitik und Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete: Beitrag des Bundes für eine kohärente Raumentwicklung 2024–2031. Bericht des Bundesrates. 2024.

22. SECO. Neue Regionalpolitik. Staatssekretariat für Wirtschaft. [Online] [Zitat vom: 12. Juli 2026.] https://www.seco.admin.ch/de/neue-regionalpolitik.

23. Kanton Uri. Kantonaler Richtplan. Kanton Uri. [Online] 22. Januar 2024. [Zitat vom: 28. August 2026.] https://www.ur.ch/dienstleistungen/3687.

24. Kanton Wallis. Departement für Volkswirtschaft, Energie und Raumentwicklung. Kantonale Raumentwicklungskonzept. Kanton Wallis. [Online] 05. November 2014. [Zitat vom: 14. September 2026.] https://www.vs.ch/de/web/sdt/krek.

25. Kanton Wallis. Kantonales Landschaftskonzept Wallis - kLK. 2022.

26. Regierungsrat des Kantons Bern. Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020). 2020.

27. BFS. Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP). 2025.

28. Kanton Wallis. Dienststelle für Statistik und Finanzausgleich. Demografische Perspektiven für den Kanton Wallis. Horizont 2055. 2026.

29. Kanton Bern, Fachgruppe Statistik. Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern, Ausgabe 2025. 2025.

30. Kanton Uri, Justizdirektion. Bevölkerungsprognose Kanton Uri. 2026.

31. BFS. Leer stehende Wohnungen nach Grossregion, Kanton, Bezirk, Gemeinde, Anzahl Wohnräumen und Typ der Leerwohnung. 2025.

32. ARE. Zweitwohnungen. Bundesamt für Raumentwicklung ARE. [Online] 2026. [Zitat vom: 31. August 2026.] https://www.are.admin.ch/de/zweitwohnungen.

33. BFS. Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT). 2025.

34. —. Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Jahr, Gemeinde, Wirtschaftssektor und Beobachtungseinheit. 2023.

35. Obergoms Tourismus AG. Destinationsstrategie Goms. Goms. [Online] 2026. [Zitat vom: 28. August 2026.] https://dam.destination.one/3909339/d90dec42305061d0a29bc4a8b34c8c12fc3cb460cb8605c803fb0018a1fccc23/2_destinationsstrategie_goms_onepager-pdf.pdf.

36. BJ. Firmensuche. Zentraler Firmenindex. [Online] [Zitat vom: 15. Juli 2026.] https://www.zefix.ch/de/search/entity/welcome.

37. Kanton Wallis DEWK. Energieland Wallis: Gemeinsam zu 100% erneuerbarer und einheimischer Versorgung. Vision 2060 und Ziele 2035. 2019.

38. PENDLA GmbH. Pendleratlas. Pendleratlas. [Online] [Zitat vom: 12. Juli 2026.] https://www.pendleratlas.ch/.

39. Verein alpine mobility. Alpine Mobility. Alpine Mobility. [Online] 2026. [Zitat vom: 02. September 2026.] https://www.alpine-mobility.ch/.

40. Haslital Tourismus. Haslital. [Online] 2026. [Zitat vom: 26. August 2026.] https://haslital.swiss/.

41. Kraftwerke Oberhasli AG. Grimselwelt. Grimselwelt. [Online] [Zitat vom: 3. Mai 2026.] https://www.grimselwelt.ch/.

42. Obergoms Tourismus AG. Goms. [Online] 2026. [Zitat vom: 26. August 2026.] https://www.goms.ch/.

43. Andermatt-Urserntal Tourismus GmbH. Ferienregion Andermatt. [Online] 2026. [Zitat vom: 26. August 2026.] https://www.andermatt-sedrun-disentis.ch/andermatt/de/.

44. Andermatt Swiss Alps AG. Unsere Vision. Andermatt Swiss Alps. [Online] 2026. [Zitat vom: 28. August 2026.] https://corporate.andermatt-swissalps.ch/de/unternehmen/unsere-vision/.

45. DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Dampfbahn Furka-Bergstrecke. [Online] 2026. [Zitat vom: 28. August 2026.] https://www.dfb.ch/de/pages/dampf-bahn-furka-bergstrecke-ag.

46. Schweiz Tourismus. Grimselpass. Schweiz Tourismus. [Online] [Zitat vom: 3. Mai 2026.] https://www.myswitzerland.com/de-ch/erlebnisse/grimsel-pass/.

47. ARE; BAFU; BFS. Landschaftstypologie der Schweiz. Teil 2, Beschreibung der Landschaftstypen. 2011.

48. BAFU. BLN 1507/1706 Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (nördlicher Teil). Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung BLN. 2017.

49. —. BLN 1710 Rhonegletscher mit Vorgelände. Bundesinventar der Landschaften und Natur-denkmäler von nationaler Bedeutung BLN. 2017.

50. UNESCO World Heritage Centre. Swiss Alps Jungfrau-Aletsch. UNESCO World Heritage Convention. [Online] 2001. [Zitat vom: 21. Juli 2026.] https://whc.unesco.org/en/list/1037/.

51. BAFU. Objekt Nr. 268. Bundesinventar der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung. 2007.

52. Kanton Bern. Grimsel. Naturschutzgebiete Kanton Bern. [Online] [Zitat vom: 21. Juli 2026.] https://www.naturschutzgebiete.sites.be.ch/de/start/schutzgebiete/grimsel.html.

53. ASTRA. Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Bundesamt für Strassen (ASTRA). Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). [Online] [Zitat vom: 21. Juli 2026.] https://www.ivs.admin.ch/de.

54. Nold, Michael. Im Gutachten Verkehr 2045 priorisierter Angebotsausbau im mittleren und östlichen Alpenraum. 2026. https://doi.org/10.3929/ethz-c-000806485.

55. SECO. Wissenschaftliche Grundlage der Neuen Regionalpolitik (NRP). Bericht und Management Response. 2021.

56. Cartier, Chantal und Schmid, Jürg. Chance Landschaft. Eine touristische Potenzialbetrachtung. BAFU, 2021.

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckenverlauf der neuen Grimselbahn.

Abbildung 2: Querschnitt der multifunktionalen Tunnelanlage.

Abbildung 3: Der Untersuchungsraum mit der vorgesehenen Linienführung des Grimseltunnels.

Abbildung 4: Planungskorridore gemäss SÜL mit Bezeichnung, wo die Leitung als Kabelleitung in bestehenden oder neu zu erstellenden Stollen bzw. im multifunktionalen Tunnel unterirdisch geführt und wo die Leitung als Freileitung vorgesehen ist (Quelle: Swissgrid AG [11])

Abbildung 5: Ausschnitt Haslital aus der Richtplankarte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Oberland-Ost 2025 mit dem Grimseltunnel als Massnahme (Quelle: RKOO [15]).

Abbildung 6: Ausschnitt Raumkonzept Kanton Bern [13].

Abbildung 7: Ausschnitt Raumentwicklungskonzept Kanton Wallis [24].

Abbildung 8: Ausschnitt Raumkonzept Kanton Uri [23].

Abbildung 9: Im Gutachten Verkehr 2045 priorisierter Angebotsausbau im mittleren und östlichen Alpenraum mit dem Grimseltunnel als zentrales Netzelement (Quelle: M. Nold [54]).

Abbildung 10: Reisezeitveränderung für ausgesuchte Verbindungen (vgl. Grimseltunnel Nutzenstudie) (Quelle: SMA und Partner AG).

Abbildung 11: Szenario 1: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) mit Grimseltunnel;
Anzahl Fahrgäste pro Abschnitt sowie die prozentuale Veränderung gegenüber der Referenz 2050 (Quelle: SMA und Partner AG).

Abbildung 12: Szenario 2: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) mit Grimseltunnel und zusätzlichem Strukturwachstum; Anzahl Fahrgäste pro Abschnitt sowie die prozentuale Veränderung gegenüber der Referenz 2050 (Quelle: SMA und Partner AG).

Abbildung 13: Durchschnittliche Besetzung je Zug auf Basis der ermittelten Querschnittsbelastungen.
* Durchschnittlicher täglicher Verkehr. (Quelle: SMA und Partner AG)

Abbildung 14: Der Handlungsraum «Gotthard» (rot eingekreist) mit Darstellung der Polyzentralität und der Alpinen Tourismuszentren aus dem Raumkonzept Schweiz, sowie der bestehenden Lücke (roter Pfeil), zwischen Berner Oberland und dem restlichen Gotthardraum (Quelle: Raumkonzept Schweiz [17]).

9 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Leistungsübersicht für das Projekt Grimseltunnel.

Tabelle 2: Auszug von Entwicklungsabsichten und raumwirksame Vorhaben und deren Umsetzungsreife unabhängig des Grimseltunnels.

Tabelle 3: Interne Stärken und Schwächen des Untersuchungsraums.

Tabelle 4: Externe Chancen und Risiken für den Untersuchungsraum.

Tabelle 5: Beitrag des Projekts Grimseltunnel an die Erkenntnisse der SWOT-Analyse.

Tabelle 6: Beitrag des Grimseltunnels zur Umsetzung und Zielerreichung nationaler Strategien und Konzepte.

Tabelle 7: Potenziale des Projekts Grimseltunnel und deren Beurteilung anhand der Wirkungsbereiche.

Tabelle 8: Gegenüberstellung der identifizierten Entwicklungen in den jeweiligen Wirkungsbereichen mit und ohne Realisierung des Projekts Grimseltunnel.

Tabelle 9: Übersicht der ständigen Wohnbevölkerung, deren Entwicklung und der Altersstruktur in den Gemeinden [8].

Tabelle 10: Vollzeitäquivalente (Stelle mit einem Beschäftigungsgrad von 100 %) nach Wirtschaftssektor. Datenstand: 01.01.2023 [9].

Tabelle 11: Vollzeitäquivalente im Verhältnis zur ständigen Wohnbevölkerung zwischen 20–64 Jahren. Datenstand: 01.01.2023 / 31.12.2024 [9; 10]

Tabelle 12: Pendlerströme in den betreffenden Gemeinden [11].

Tabelle 13: Fahrtzeiten mit Bus und Bahn in der Region.

Tabelle 14: Identifizierte Projekte mit Struktureffekten (Quelle: IMP-HSG, vgl. Beilage B1 *Grimseltunnel. Potenziale aus geplanten touristischen Projekten. Methodenbeschrieb* vom 17. August 2026).

10 Anhang

A1 Bevölkerung und Demographie nach Gemeinde und Talschaft 71
A2 Beschäftigte nach Wirtschaftssektor und Gemeinde 72
A3 Beschäftigte im Verhältnis zur ständigen Wohnbevölkerung 20–64-jährig 73
A4 Pendlerströme und – verflechtungen 74
A5 Aktuelle Reisezeiten 75
A6 Kommunale Siedlungsentwicklungskonzepte 76
A7 Entwicklungsabsichten mit Struktureffekten 80

A1 Bevölkerung und Demographie nach Gemeinde und Talschaft

Raum	Ständige Wohnbevölkerung 2024		Bevölkerungsentwicklung 2014-2024 (%)	Anteil Bevölkerung > 65 Jahre
Innertkirchen	1079	→	+0.9	28.0
Guttannen	241	↘	-21.2	37.3
Schattenhalb	586	→	+0.3	23.0
Hasliberg	1129	→	-2.8	27.2
Meiringen	4814	↗	+3.1	23.7
Total Haslital	**7849**	↘	**-3.94**	**27.8**
Realp	149	↗	+4.2	30.9
Hospental	180	↘	-8.2	21.1
Andermatt	1578	↗	+12.1	23.2
Total Urserntal	**1907**	↗	**+2.7**	**25.1**
Obergoms	663	↗	+1.1	31.4
Goms	1149	↘	-5.6	33.1
Unnergoms (Fiesch, Bellwald, Lax)	1612	→	-0.5	30.2
Total Goms	**3424**	→	**-1.7**	**31.6**
Total alle Talschaften	**13’180**	→	**-1.0**	**28.2**

Tabelle 9: Übersicht der ständigen Wohnbevölkerung, deren Entwicklung und der Altersstruktur in den Gemeinden [27].

A2 Beschäftigte nach Wirtschaftssektor und Gemeinde

Raum	Primärsektor	Sekundär-sektor	Tertiärsektor	Total
Innertkirchen	66	273	82	421
Guttannen	18	70	23	111
Schattenhalb	23	79	432	534
Hasliberg	68	48	521	637
Meiringen	88	504	1631	2223
Total Haslital	263 (7%)	974 (24%)	2689 (69%)	3925
Realp	keine Angabe	0	keine Angabe	29
Hospental	9	10	20	39
Andermatt	24	218	1169	1411
Total Urserntal	mind. 33	228 (15%)	mind.1189	1479
Obergoms	33	66	212	311
Goms	79	158	288	525
Unnergoms (Fiesch, Bellwald, Lax)	22	152	604	778
Total Goms	134 (8%)	376 (24%)	1104 (68%)	1614
Total alle Talschaften	mind. 430	1578 (22%)	mind.4982	7019

Tabelle 10: Vollzeitäquivalente (Stelle mit einem Beschäftigungsgrad von 100 %) nach Wirtschaftssektor. Datenstand: 01.01.2023 [33].

A3 Beschäftigte im Verhältnis zur ständigen Wohnbevölkerung 20–64-jährig

Raum	Total Beschäftigte (Vollzeitäquivalente)	Anzahl der Personen im Alter von 20-64 Jahren 2024	VZÄ / Person zwischen 20 – 64-jährig
Innertkirchen	421	581	72 %
Guttannen	111	123	90 %
Schattenhalb	534	344	155 %
Hasliberg	637	569	112 %
Meiringen	2223	2782	80 %
Total Haslital	**3926**	**4399**	**89 %**
Realp	29	86	34 %
Hospental	39	121	32 %
Andermatt	1411	995	142 %
Total Urserntal	**1479**	**1202**	**123 %**
Obergoms	311	364	85 %
Goms	525	616	85 %
Unnergoms (Fiesch, Bellwald, Lax)	778	865	90 %
Total Goms	**1614**	**1845**	**87 %**
Total alle Talschaften	**7019**	**7446**	**94 %**

Tabelle 11: Vollzeitäquivalente im Verhältnis zur ständigen Wohnbevölkerung zwischen 20–64 Jahren. Datenstand: 01.01.2023 / 31.12.2024 [33; 34].

A4 Pendlerströme und – verflechtungen

Raum	Einpendler	Auspendler	Binnenpendler	Pendlersaldo (proportional zur Einwohnerzahl)
Innertkirchen	205	283	270	-78 (-7.3%)
Guttannen	46	64	67	-18 (-7.1%)
Schattenhalb	443	188	121	+255 (46.3%)
Hasliberg	358	221	328	+137 (11.9%)
Meiringen	998	1131	1421	-133 (-2.9%)
Realp	14	56	29	-42 (-28.0%)
Hospental	3	74	32	-71 (-39.4%)
Andermatt	608	200	665	+408 (28.5%)
Obergoms	105	122	228	-17 (-2.6%)
Goms	154	230	371	-76 (-6.4%)
Fiesch	381	190	323	+191 (21.4%)
Bellwald	67	81	90	-14 (-3.7%)
Lax	46	81	36	-35 (-11.1%)

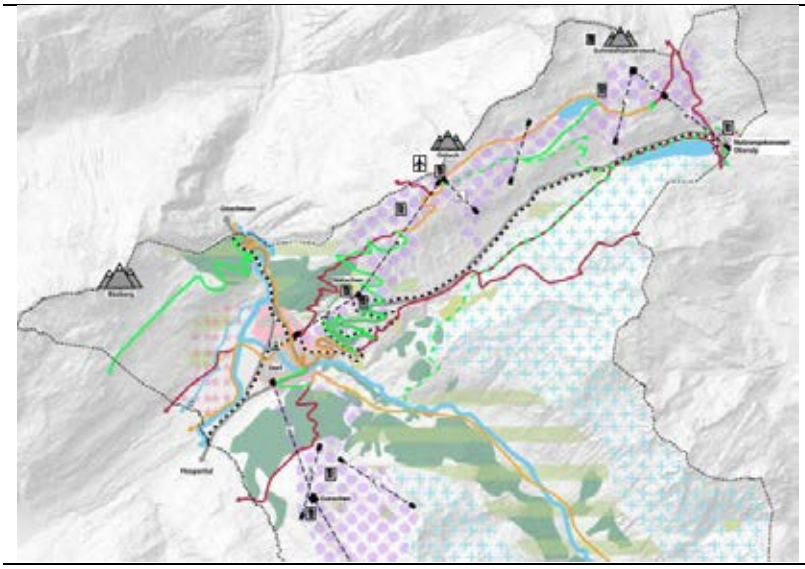
Tabelle 12: Pendlerströme in den betreffenden Gemeinden [38].

A5 Aktuelle Reisezeiten

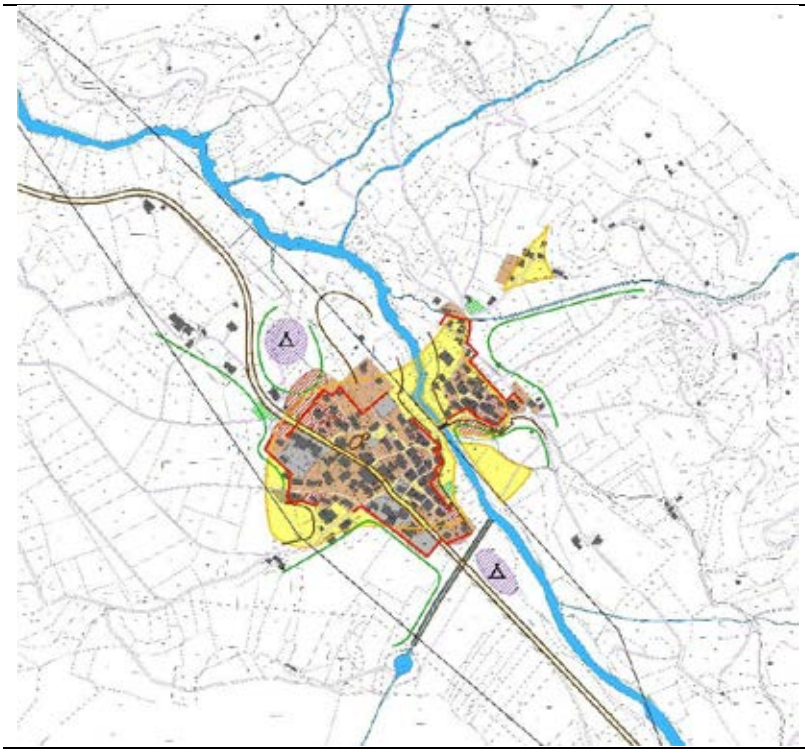
von	nach	Verkehrsmittel	Fahrzeit	Einschränkung
Meiringen	Interlaken Ost	Bahn	32 min	
Meiringen	Luzern	Bahn	1 h 14 min	
Meiringen	Oberwald	Bus	1 h 44 min	nur im Sommer
Meiringen	Wassen	Bus (via Sustenpass)	2 h 03 min	nur im Sommer
Brig	Oberwald	Bahn	1 h 23 min	
Oberwald	Andermatt	Bahn	32 min	
Oberwald	Andermatt	Bus	1 h 24 min	nur im Sommer
Oberwald	Airolo	Bus	1 h 30 min	nur im Sommer
Andermatt	Disentis	Bahn	1 h 07 min	
Andermatt	Airolo	Bahn	32 min	
Andermatt	Airolo	Bus	1 h 26 min	nur im Sommer

Tabelle 13: Fahrtzeiten mit Bus und Bahn in der Region.

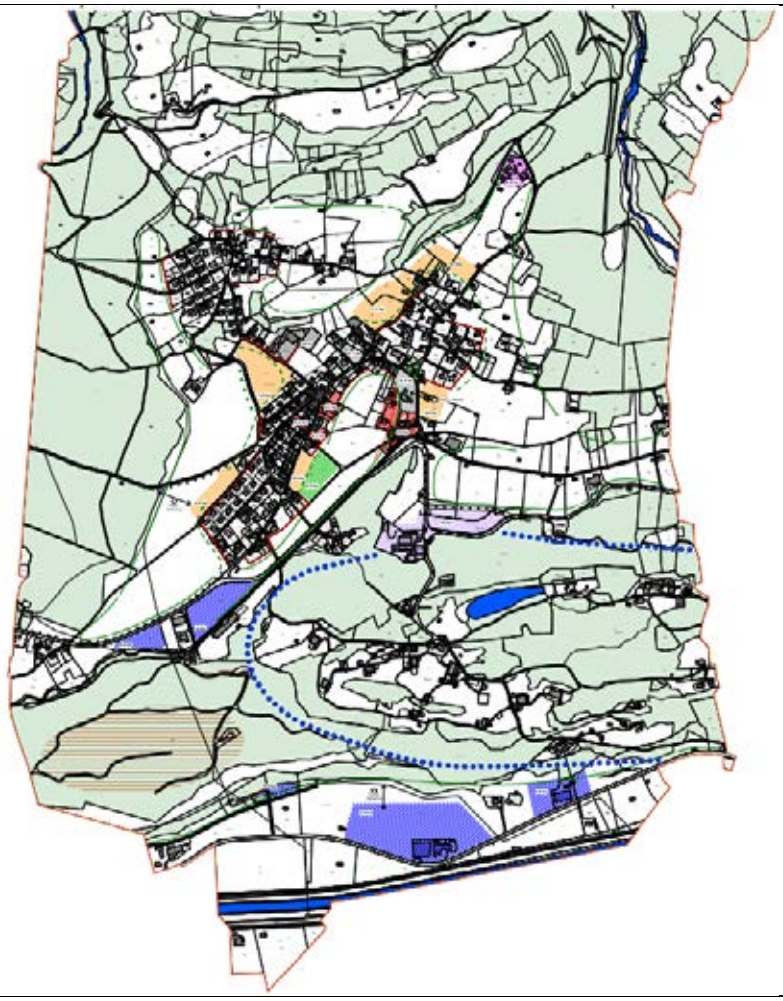
A6 Kommunale Siedlungsentwicklungskonzepte



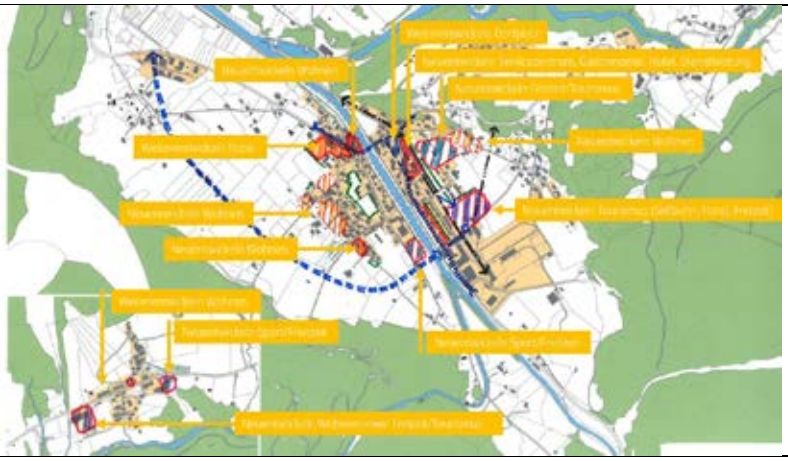
Siedlungsleitbild 2024 Andermatt



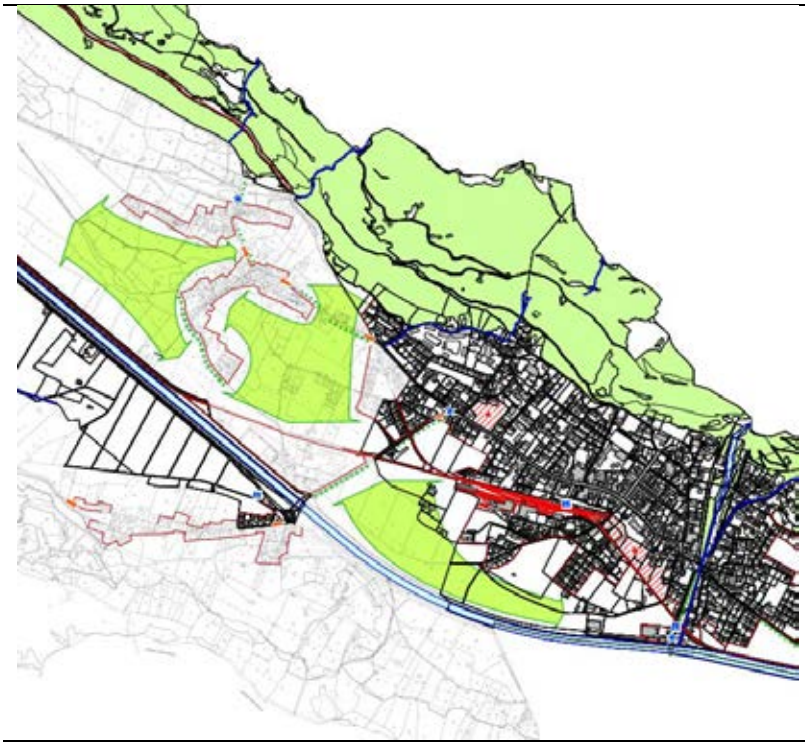
Siedlungs-entwicklungs-konzept Guttannen



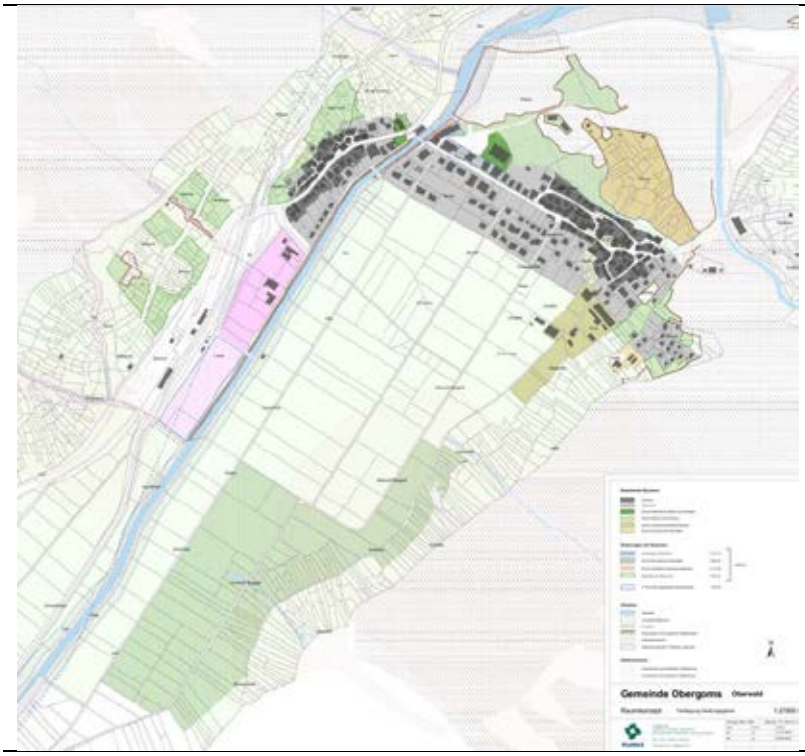
Entwicklungs-
ausrichtung
Hofstetten
bei Brienz



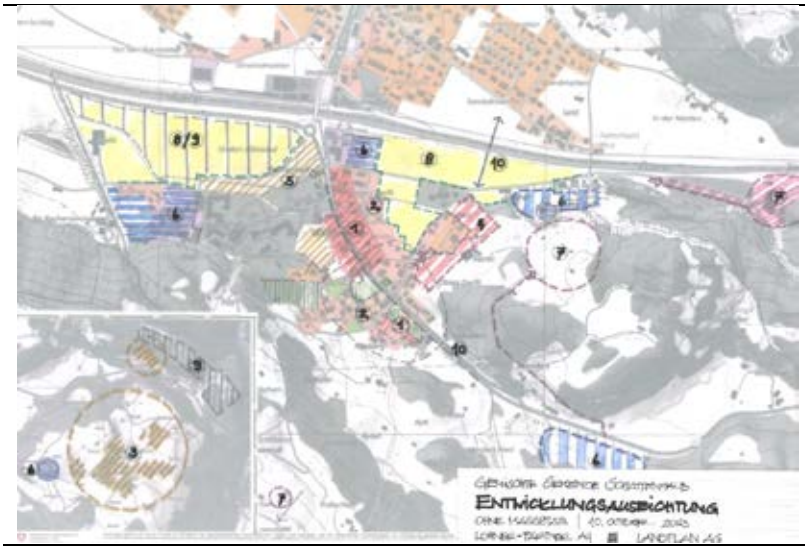
Strategiekarte
«Innertkirchen
2050»



Siedlungsrichtplan
Meiringen



Raumkonzepte
Gemeinde
Obergoms
Bsp. Oberwald



Entwicklungs-
ausrichtung
Schattenhalb

A7 Entwicklungsabsichten mit Struktureffekten

Gemeinde	Typ	Bezeichnung	Gelegenheitsreisende (Transients)	Vollzeitäquivalente
Meiringen	Hotel/Resort	Resort Rudenz-West	190	20
Meiringen	Ausbildungszentrum	Schweizerisches Kompetenzzentrum Seilbahnen	20	
Meiringen	Attraktionspunkt	Aareschlucht	917	
Schattenhalb	Hotel/Resort	Hotel Schwarzwaldalp	22	5
Hasliberg	Hotel/Resort	Hotel Wasserwendi	96	48
Hasliberg	Hotel/Resort	Hotel Bidmi	90	19
Hasliberg	Hotel/Resort	Hotel Balis	44	22
Innertkirchen	Mobilitätsdrehscheibe	Mobilitätsdrehscheibe Grimseltor	270	
Guttannen	Hotel/Resort	Entwicklungsgebiet Areal Bären (Wohnungen nicht berücksichtigt)	16	3
Guttannen	Hotel	Erweiterung Hotel Handeck	47	10
Guttannen	Attraktionspunkt	Gelmerbahn	270	
Guttannen	Attraktionspunkt	Grimselwelt	50	
Goms	Attraktionspunkt	Biathlon-/Langlauf Stadion	45	
Goms	Attraktionspunkt	Nordisches Zentrum Goms	220	
Goms	Attraktionspunkt	Futurum Goms & Waldschwimmbad	130	
Obergoms	Hotel/Resort	Grand Hotel Glacier du Rhône	36	8
Obergoms	Hotel/Resort	Hotelprojekt Ahorni (ohne Erstwohnungen)	134	28
Obergoms	Hotel/Resort	Ressortprojekt Goms Spycher, Obergesteln (es werden nur 50 % der Einheiten als touristisch genutzt angenommen)	78	16
Obergoms	Hotel/Resort	Hotelprojekt Flugplatz Ulrichen	216	45

Tabelle 14: Identifizierte Projekte mit Struktureffekten (Quelle: IMP-HSG, vgl. Beilage B1 *Grimseltunnel. Potenziale aus geplanten touristischen Projekten. Methodenbeschrieb* vom 17. August 2026).

11 Beilagen

B1 Grimseltunnel. Potenziale aus geplanten touristischen Projekten. Methodenbeschrieb vom 17. August 2026 82

B2 Übersicht Entwicklungsabsichten, raumwirksame Vorhaben und bestehende Potenziale 88

B1 Grimseltunnel. Potenziale aus geplanten touristischen Projekten. Methodenbeschrieb vom 17. August 2026

GRIMSELTUNNEL

Potenziale aus geplanten touristischen Projekten

Grimselbahn AG

Methodenbeschrieb

St. Gallen, 17. August 2026

Verfasser
Research Center for Tourism and Transport
Institut für Systemisches Management und Public Governance (IMP)
Universität St.Gallen (HSG)
Dufourstrasse 40a
CH-9000 St.Gallen
+41 71 224 25 25
imphsg@unisg.ch

1 VORBEMERKUNGEN

Während zukünftige gesicherte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzveränderungen in die bestehenden und bisherigen Frequenzschätzungen einflossen (vgl. frühere Studien zur Grimselbahn), gilt dies rund um zukünftig vorgesehene touristische Projekte im Perimeter des Grimseltunnel nicht. Hierzu gehören Nachfrage ziehende

(1) neue touristische genutzte Infrastrukturen (bspw. einen gegebenen Modalspit verändernde Mobilitätsdrehscheiben),
(2) neue/ zusätzliche Attraktionspunkte (meistens verbunden mit dazugehörender touristischer Infrastruktur und durch Mitarbeiter erbrachte Dienstleistungen) oder auch
(3) neue Beherbergungsangebote (verbunden mit neuer Infrastruktur und durch Mitarbeiter erbrachte Dienstleistungen).

Alle diese Projekte ziehen potenziell zusätzliche Frequenzen, entweder durch eine Erhöhung der Nachfrage (Modus unabhängig) oder einer Veränderung des Modalsplits bei insbesondere zwei Gruppen von Verkehrsteilnehmern:

(1) Besucher (Gäste) zu diesen neuen Projekten und
(2) Mitarbeiter in eben diesen neuen Projekten.

Die bestehenden Frequenzschätzungen werden deshalb in einem zusätzlichen Schritt um die Frequenzeffekte ebensolcher touristischer Vorhaben ergänzt.

2 EVALUIERTE UND NICHT-EVALUIERTE PROJEKTE

Folgende Projekte[1] wurden hierbei einbezogen:

Nummer	Gemeinde	Projekt (Rationale des Einbezugs)
21	Meiringen	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof (Beitrag Verbesserung Modalsplit)
22	Meiringen	Resort Rudenz-West (neu)
29	Meiringen	Schweizer Kompetenzzentrum Seilbahnen
37	Meiringen	Aareschlucht (bessere OeV-Erschliessung und damit Verbesserung Modalsplit)
39	Schattenhalb	Hotel Schwarzwaldalp (höherwertiger und grösserer Ersatzneubau)
47	Hasliberg	Hotel Wasserwendi (höherwertiger und grösserer Ersatzneubau)
48	Hasliberg	Hotel Bidmi (neu)
49	Hasliberg	Hotel Balis (neu)
53	Innertkirchen	Mobilitätsdrehscheibe Grimseltor (Beitrag Verbesserung Modalsplit)
76	Guttannen	Entwicklungsgebiet Areal Bären (neu)
77	Guttannen	Erweiterung Hotel Handeck (neu)
78	Guttannen	Gelmerbahn (Verbesserung Modalsplit)
81	Guttannen	Grimselwelt (Verbesserung Modalsplit)
83	Guttannen	Grimselcampus
92	Goms	Biathlon-/ Langlauf Stadion
93	Goms	Futurum Goms & Waldschwimmbad (neu)
95	Goms	Nordisches Zentrum Goms (neu)
105	Obergoms	Grand Hotel Glacier du Rhone (mehrheitlich neu)
106	Obergoms	Hotel in Ahorni (ohne Erstwohnungen; neu)
110	Obergoms	Projekt Obergoms (50% hiervon; neu)
122	Obergoms	Hotel Flugplatz Ulrichen (neu)

Dagegen wurden folgende touristische Projekte nicht berücksichtigt (Nummer und Name mit Begründung):

- 9 Giessbachhotel Parkareal (Projekt um bereits bestehendes Hotel)
- 16 Freilichtmuseum Ballenberg (Projekt rund um bereits bestehenden Attraktionspunkt)
- 17 Trauffer Erlebniswelt (Projekt rund um bereits bestehenden Attraktionspunkt und Hotel)
- 60 Seilbahn Direktverbindung Innertkirchen – Alpentower (kann nicht abgeschätzt werden)
- 61 Entwicklungsgebiet Hotel Urweider (keine Angaben vorliegend)
- 83 Grimselcampus (keine Angaben vorliegend und Nachfrage effektiv eine Funktion der dann durchgeführten Veranstaltungen)
- 101 Hängebrücke Rohnegletscher (keine Angaben vorliegend und eigene Nachfrageschätzungen nicht möglich)
- 108 Erweiterung Golfplatz (nicht klar, ob 18 Löcher wirklich mehr Flights ziehen oder ob bestehende Flights lediglich besser verteilt werden)

[1] Grundlage zu dieser Auswahl war die eigens für dieses Vorhaben erstellte Liste (vgl. Potenzialstudie. Beiträge des Grimseltunnels an die Regionalentwicklung vom 18.09.2026)

- 118 Erweiterung Skiabfahrtsgebiet (zieht gegebenfalls Nachfrage nach Hotelzimmern ausserhalb Andermatt; in Bezug auf FTE kaum abschätzbar)
- 119 Indoorsporthalle (lediglich lokale Nachfrage; in Bezug auf FTE kaum abschätzbar)

3 VORGEHEN ZUR SCHÄTZUNG DER NACHFRAGE

Bei den geplanten Projekten können drei Kategorien unterschieden werden:

(1) Neue touristisch mit-genutzte Infrastrukturen (im Wesentlichen Mobilitätsdrehscheiben),
(2) Neue Attraktionspunkte (bspw. nordisches Zentrum Goms)
(3) Neue Hotels/ Resorts

Während bei Kategorie (1) vor allem aber auch lediglich von einer Veränderung des Modalsplits ausgegangen werden kann, ziehen neue Attraktionspunkte und Beherbergungsangebote zusätzliche Nachfrage (Gäste und Mitarbeiter) – mit einem derzeit noch unbekannten Modalsplit. Letzterer wird im Zuge der Frequenzschätzungen seitens sma veranschlagt.

3.1 Neue touristisch mit-genutzte Mobilitätsdrehscheiben

Bei den neuen, auch touristisch nutzbaren Mobilitätsdrehscheiben, wird davon ausgegangen, dass jeder Parkplatz ein inhärentes Potenzial zur Veränderung des Modalsplits und einen entsprechenden Effekt auf die Frequenzen der Grimselbahn innehat.

3.2 Neue Attraktionspunkte

Für neue und neu erschlossene Attraktionspunkte wurden aktualisierte Zahlen der Ersteintritte entweder übernommen oder zurückhaltend geschätzt. Die potenzielle Zahl von VZÄ wird in dieser Kategorie aufgrund der zu grossen Unsicherheiten nicht berücksichtigt.

3.3 Neue Hotels/ Resorts

Jedes neue Beherbergungsangebot wird durch einige wenige Eckwerte definiert: Standort, Grösse (Zahl der Keys), Klassifikation (wo nicht bekannt wurde von einem ***-Standard ausgegangen).

Die Schätzung der Nachfrage durch Gäste erfolgt auf Basis der angenommenen Auslastung dieser neuen Betriebe, wobei ein Wert von 60% angenommen wird. Dieser ist nur geringfügig höher als der gesamtschweizerische Wert von 55% und zeugt vor dem Hintergrund, dass es sich um neue Betriebe handelt, von einer eher zurückhaltenden Einschätzung.

Die Schätzung der Zahl der VZÄ erfolgt auf Basis des Hotelbenchmarks von Hotelleriesuisse. Je nach Kategorie kann von folgenden **VZÄ pro Key**[2] ausgegangen werden:

- **: 0.15
- *** 0.25
- **** 0.60
- ***** 1.00

[2] Ein Key ist die letzt-privatisierbare Einheit in einem Beherbergungsbetrieb, also bspw. ein Hotelzimmer in einem Hotel, oder eine ganze Wohnung.

Diese Werte sind tendenziell eher zu tief als zu hoch, da sie generell nur für grössere Betriebsstätten (ab 100 Keys) gelten; kleinere Betriebsstätten verzeichnen aufgrund von Produktivitätsverlusten eher höhere Werte. Lediglich zwei der neuen Betriebsstätten haben mehr als 100 Keys. Darüber hinaus treiben eine Reihe von Charakteristika bzgl. der Geschäftsmodelle diese Werte ebenfalls. Hierzu gehören:

- Anteil Outsourcing
- Ausgestaltung F&B und Anzahl Outlets wie auch den Konzepte (bspw. Terrassengeschäft).

B2 Übersicht Entwicklungsabsichten, raumwirksame Vorhaben und bestehende Potenziale

Grimselbahn AG

Übersicht Entwicklungsabsichten, raumwirksame Vorhaben und bestehende Potenziale

Stand: 5. Oktober 2026

Nummer	Kategorie	Bezeichnung	Beschrieb	Gemeinde	Status
1	Mobilität	Schifffahrt Brienzersee	Angebote	Brienz	realisiert
2	Mobilität	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Brienz	Bahn/Bus/Schiff/Velo/Parkhaus MIV	Brienz	realisiert
3	Tourismus	Brienz Wildpark	RGSK-OO T-Ü.06.10, Festsetzung, Ausflugsziel	Brienz	realisiert
4	Tourismus	Brienzer Rothorn	RGSK-OO T-Ü.06.22, Festsetzung / Bahn und Berghaus, Ausflugsziel	Brienz	realisiert
5	Tourismus	Giessbachfälle	RGSK-OO T-Ü.06.21, Festsetzung / Wasserfaelle (Hotel, Bahn, Schiff)	Brienz	realisiert
6	Tourismus	Neubau Sesselbahn Chrutmettli-Windegg	RGSK-OO T-Ü.07.06, Vororientierung, Touristische Transportanlagen	Brienz	Konzept / Idee
7	Tourismus	Neubau Sesselbahn Ärggelen - Windegg	RGSK-OO T-Ü.07.05, Vororientierung, Touristische Transportanlagen	Brienz	Konzept / Idee
8	Tourismus	Axalp, Ausbau Sessellifte / Beschneiungsanlagen	RGSK-OO T-Ü.04.05, Zwischenergebnis, Intensiverholungsgebiet	Brienz	in Planung
9	Tourismus	Giessbachhotel Parkareal	RGSK-OO T-V.01.01, Vororientierung, Resort-Projekt (Vorrang Siedlungserweit.)	Brienz	in Planung
10	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Lauimatte	RGSK-OO S-VA.01.04, Zwischenergebnis, regio. Siedlungserweiterung Arbeiten	Brienz	in Planung
11	Wirtschaft	Industriegebiet Lauenen	RGSK-OO S-SA.01.03, Festsetzung, Industriegebiet Lauenen	Brienz	realisiert
12	Wohnen	Entwicklungsgebiet Stockweg	RGSK-OO S-VW.01.07, Vororientierung, regio. Siedlungserweiterung Wohnen	Brienz	Konzept / Idee
13	Tourismus	Areal Schulhaus	Kombi öffentliche Nutzung/Angebote Freizeit/Touris gem. Entwicklungsausrichtung	Hofstetten	Konzept / Idee
14	Tourismus	Innere Siedlungsentwicklung alte Säge	rechtsgueltige ZPP	Hofstetten	in Planung
15	Tourismus	Riibi Lager	RGSK-OO T-S.01.06, Vororientierung, Resort-Projekt (Siedlungsschwerpunkt Tour.)	Hofstetten	Konzept / Idee
16	Tourismus	Freilichtmuseum Ballenberg	RGSK-OO T-Ü.06.11, Festsetzung / Planerlass Eingang West, Ausflugsziel	Hofstetten	realisiert
17	Tourismus	Trauffer Erlebniswelt		Hofstetten	realisiert
18	Tourismus	Freizeitstandort Dorfstrasse	gem. Entwicklungsausrichtung	Hofstetten	Konzept / Idee
19	Wirtschaft	Erweiterung Arbeitsgebiete	gem. Entwicklungsausrichtung	Hofstetten	Konzept / Idee
20	Wohnen	Innere Siedlungsentwicklung Ortskern Dorfgasse	Bauprojekt liegt vor	Hofstetten	in Planung
21	Mobilität	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof	Bahn/Bus/Velo/Parkhaus MIV	Meiringen	realisiert
22	Tourismus	Resort-Projekt Rudenz West	RGSK-OO T-S.01.02, Vororientierung, Resort-Projekt (Siedlungsschwerpunkt Tour.)	Meiringen	Konzept / Idee
23	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Bielenmatte	RGSK-OO S-UV.02.17, Siedlungsentwicklung nach innen	Meiringen	in Planung
24	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Summerouli	RGSK-OO S-VA.01.05, Zwischenergebnis, regio. Siedlungserweiterung Arbeiten	Meiringen	in Planung
25	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Feldlis West	RGSK-OO S-VA.01.13, Zwischenergebnis, regio. Siedlungserweiterung Arbeiten	Meiringen	in Planung
26	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Balmsäge	RGSK-OO S-VA.01.06, Zwischenergebnis, regio. Siedlungserweiterung Arbeiten	Meiringen	in Planung
27	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Choley	RGSK-OO S-VA.01.14, Vororientierung, regio. Siedlungserweiterung Arbeiten	Meiringen	Konzept / Idee
28	Wirtschaft	Schweizerisches Kompetenzzentrum Seilbahnen	Weiterentwicklung Teil der Arealentw. Bielenmatte	Meiringen	realisiert, Erweiterung in Planung
29	Wirtschaft	Areal Flugplatz Meiringen	RGSK-OO S-Ü.04 (NUR 2025), Vororientierung, räumliche Weiterentwicklung	Meiringen	in Planung
30	Wohnen	Entwicklungsgebiet Aarmatte Ost	RGSK-OO S-VW.01.08, Zwischenergebnis, regio. Siedlungserweiterung Wohnen	Meiringen	in Planung
31	Wohnen	Entwicklungsgebiet Sandallmeind	RGSK-OO S-VW.01.13, Zwischenergebnis, regio. Siedlungserweiterung Wohnen	Meiringen	in Planung
32	Wohnen	Entwicklungsgebiet Aarmatte West	RGSK-OO S-VW.01.09, Vororientierung, regio. Siedlungserweiterung Wohnen	Meiringen	Konzept / Idee
33	Wohnen	Entwicklungsgebiet Rudenz Ost	RGSK-OO S-SW.01.03, Festsetzung, regio. Siedlungserweiterung Wohnen	Meiringen	realisiert
34	Wohnen	Arealentwicklung Zumbrunnmatte	Planungsinstrumente im Planerlassverfahren	Meiringen	in Planung
35	Tourismus	Bännerberg	RGSK-OO S-VW.01.14, Vororientierung / Entwicklungsgebiet, Wohnen	Schattenhalb	Konzept / Idee
36	Tourismus	Reichenbachfälle	RGSK-OO T-Ü.06.23, Festsetzung, Bahn und Wasserfaelle, Ausflugsziel	Schattenhalb	realisiert

Nummer	Kategorie	Bezeichnung	Beschrieb	Gemeinde	Status
37	Tourismus	Aareschlucht	RGSK-OO T-Ü.06.13, Festsetzung / Eingang West Projekt in Planung, Ausflugsziel	Schattenhalb	realisiert
38	Tourismus	Rosenlaui	RGSK-OO T-Ü.06.12, Festsetzung, Ausflugsziel	Schattenhalb	realisiert
39	Tourismus	Ersatzbau Hotel Schwarzwaldalp, Nutzungskonzept Rosenlauischlucht	RGSK-OO T-Ü.05.05, Festsetzung, Erholungsgebiet	Schattenhalb	in Planung
40	Wirtschaft	Erweiterung Arbeitsgebiete	gem. Entwicklungsausrichtung	Schattenhalb	Konzept / Idee
41	Wirtschaft	Klinikzone	RGSK-OO S-VA.01.08, Festsetzung, regio. Siedlungserweiterung Arbeiten)	Schattenhalb	realisiert
42	Wohnen	Innere Siedlungsentwicklung Ortskern Willigen	gem. Entwicklungsausrichtung	Schattenhalb	Konzept / Idee
43	Wohnen	Entwicklungsgebiet Boingärtli	RGSK-OO S-VW.01.10, Vororientierung, regio. Siedlungserweiterung Wohnen	Schattenhalb	Konzept / Idee
44	Mobilität	Parkhaus Skigebiet	Pruefung Bau Parkhaus Skigebiet	Hasliberg	
45	Tourismus	Aussichtsplattform Planplatten	RGSK-OO T-Ü.04.06.01, Vororientierung, Intensiverholungsgebiet	Hasliberg	in Planung
46	Tourismus	Twingg-Wasserwendi	RGSK-OO T-V.01.03, Zwischenergebnis, Resort-Projekt (Vorrang Siedlungserweit.)	Hasliberg	in Planung
47	Tourismus	Hotelprojekt Wasserwendi	für ca 240 Gaeste, 50 neue Arbeitsstellen	Hasliberg	in Planung
48	Tourismus	Neubau Hotel Bidmi	75 Zimmer mit 150 Betten	Hasliberg	in Planung
49	Tourismus	Hotel Balis	mit 32 Zimmern, Suiten und einer Wohnung	Hasliberg	in Planung
50	Tourismus	Hasliberg	RGSK-OO T-Ü.04.06, Festsetzung, Ausbau Sommertourismus // Ausflugsziel	Hasliberg	in Planung
51	Tourismus	Verbindung Melchsee Frutt - Hasliberg	RGSK-OO T-Ü.07.18, Vororientierung, Touristische Transportanlagen	Hasliberg	Konzept / Idee
52	Wirtschaft	REHA Klinik	wichtiger Arbeitgeber	Hasliberg	realisiert
53	Mobilität	Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof / Grimseltor	Bahn / Bus / Seilbahn / Velo	Innertkirchen	Konzept / Idee
54	Mobilität	Ortsdurchfahrt Innertkirchen	Aufwertung / Verkehrsberuhigung Innertkirchen: Studie liegt vor	Innertkirchen	in Planung
55	Tourismus	Mountainbikeanlagen Gadmen	RGSK-OO T-Ü.09.08, Festsetzung, Angebotsausbau, Flowtrail Birchlaui-Fuhren	Innertkirchen	in Planung
56	Tourismus	Badesee Innertkirchen	Studie liegt vor	Innertkirchen	in Planung
57	Tourismus	Nordisches Schneesportzentrum Gadmen	RGSK-OO T-Ü.05.06, Festsetzung, Erholungsgebiet, Studie liegt vor	Innertkirchen	in Planung
58	Tourismus	Arealtransformation und Arrondierung Siedlungsgebiet	Freizeit und Tourismus	Innertkirchen	in Planung
59	Tourismus	Seilbahn Direktverbindung Innertkirchen - Alpentower	Vertiefungsstudie i.A.	Innertkirchen	in Planung
60	Tourismus	Entwicklungsgebiet Hotel Urweider	Studie liegt vor	Innertkirchen	in Planung
61	Tourismus	Triftbahn	RGSK-OO T-Ü.06.25, Festsetzung, Ausflugsziel	Innertkirchen	realisiert
62	Tourismus	Gadmen Tällibahn	RGSK-OO T-Ü.06.25, Festsetzung, Ausflugsziel	Innertkirchen	realisiert
63	Tourismus	Sustenpass	RGSK-OO T-Ü.06.15, Festsetzung, Ausflugsziel	Innertkirchen	realisiert
64	Tourismus	Erholungsgebiet Engstlenalp Gental	RGSK-OO T-Ü.05.08, Festsetzung, Erholungsgebiet	Innertkirchen	realisiert
65	Tourismus	Sessellift Jochpass - Oberi Gumm	RGSK-OO T-Ü.07.15, Vororientierung, Touristische Transportanlagen	Innertkirchen	Konzept / Idee
66	Tourismus	Sessellift Engstlenalp - Schaftal	RGSK-OO T-Ü.07.16, Vororientierung, Touristische Transportanlagen	Innertkirchen	Konzept / Idee
67	Tourismus	Sessellift Kerns Zilflucht - Tannalt	RGSK-OO T-Ü.07.17, Vororientierung, Touristische Transportanlagen	Innertkirchen	Konzept / Idee
68	Tourismus	Entwicklungsgebiet Talstation neue Seilbahn	Studie liegt vor	Innertkirchen	in Planung
69	Wirtschaft	Kraftwerke Oberhasli	wichtiger Arbeitgeber	Innertkirchen	realisiert
70	Wirtschaft	Entwicklungsgebiet Bahnhof / Grimseltor	Studie liegt vor, Q-Verfahren in Arbeit	Innertkirchen	in Planung
71	Wohnen	Dorfzentrum	RGSK-OO S-UV.02.05 (NUR 2025), Vororientierung, Siedlungsentwicklung nach innen	Innertkirchen	in Planung
72	Wohnen	Arrondierung Siedlungsgebiet für Wohnen	gem. Entwicklungsausrichtung: Studie	Innertkirchen	in Planung
73	Wohnen	Arrondierung Siedlungsgebiet für Wohnen	gem. Entwicklungsausrichtung	Innertkirchen	Konzept / Idee
74	Wohnen	Entwicklungsgebiet Alpenrose	Studie liegt vor, Q Verfahren in Arbeit	Innertkirchen	in Planung
75	Tourismus	Entwicklungsgebiet Areal Bären	Erweiterung Hotel und Neubau Wohnungen, UeO	Guttannen	in Planung
76	Tourismus	Erweiterung Hotel Handeck	Projektstudie / Planungsinstrumente in Planerlass	Guttannen	in Planung
77	Tourismus	Gelmerbahn	RGSK-OO T-Ü.06.26, Gelmerbahn, Festsetzung, Ausflugsziel	Guttannen	realisiert
78	Tourismus	Sidelhornbahn	RGSK-OO T-Ü.06.27, Festsetzung, Ausflugsziel	Guttannen	realisiert
79	Tourismus	Grimselpass	RGSK-OO T-Ü.06.14, Festsetzung, Ausflugsziel	Guttannen	realisiert
80	Tourismus	Grimselwelt	Bahnen / Hotels	Guttannen	realisiert
81	Tourismus	Skilift / Langlaufloipe	RGSK-OO T-Ü.05.07, Festsetzung, Erholungsgebiet	Guttannen	realisiert
82	Wirtschaft	Grimselcampus	Projekt Grimselcampus (Handegg): Machbarkeitsstudie und Ergebnis Q-Verfahren	Guttannen	in Planung
83	Landschaft	Netzprojekt Innertkirchen - Ulrichen	Erneuerung und Verstärkung der Höchstspannungsleitung	diverse	

Nummer	Kategorie	Bezeichnung	Beschrieb	Gemeinde	Status
84	Tourismus	Verbindung Belalp-Riederalp	kant. Richtplan B.4.7	Riederalp	Konzept / Idee
85	Tourismus	AletschArena	Infrastruktur Schnee, Bike, Wandern	Unnergoms, Bettm	realisiert
86	Landschaft	Hochspannungsleitung	E.7.3 Hochspannungsleitung Mörel-Ulrichen	diverse	in Planung
87	Tourismus	Bergbahn Eggishorn	Bergbahn, Restaurant mit Aussichtsplattform	Unnergoms	in Planung
88	Tourismus	Erweiterung Skigebiet	kant. Richtplan B.4.7 Skigebiet	Unnergoms	in Planung
89	Mobilität	Seilbahnverbindung Fiesch-Bellwald	kant. Richtplan D.6, für Einheimische (Schulweg) / Gäste	Unnergoms	in Planung
90	Mobilität	ÖV-Hub Fiesch	Bahnhof, Talstation, Einkaufsmöglichkeiten, Wohnen (Einheimische / Gäste)	Unnergoms	in Ausführung
91	Tourismus	Biathlon-/Langlauf-Stadion	kant. Richtplan C.7.3 Verkehrsintensive Einrichtung	Goms	realisiert
92	Wirtschaft	Futurum Goms	Erlebnis- und Bildungspark (Gluringen)	Goms	in Planung
93	Wirtschaft	Waldschwimmbad	in Zusammenhang mit Futurum Goms (Reckingen)	Goms	in Planung
94	Wirtschaft	Nordisches Zentrum Goms		Goms	realisiert
95	Wirtschaft	Fleischzentrum Region Goms	Regionale Wertschöpfung, Verlagerung von Altdorf/Thun auf Goms, 2 Arbeitsstellen	Goms	in Ausführung
96	Wirtschaft	Futurum Goms	Energie, Umwelt & Mobilitätspark (Münster)	Goms	in Planung
97	Wohnen	Gesundheitszentrum Ober/Goms	Dienstleistung, schaffen von 18 Alterswohnungen	Goms	in Planung
98	Mobilität	Ausbau Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge		Obergoms	in Ausführung
99	Tourismus	Geschäftslokal Päsper	Lebensmittelladen und Verwaltungstrakt mit 6-8 Büroräumen	Obergoms	in Planung
100	Tourismus	Hängebrücke Rhonegletscher		Obergoms	in Planung
101	Tourismus	Kunstmuseum Oberwald	5000 Besucher jährlich erwartet	Obergoms	in Planung
102	Tourismus	Rohnesand Angestelltenwohnungen	Schaffung von neuem Wohnangebot für Angestellte und Vermietung und Gewerbe	Obergoms	in Ausführung
103	Tourismus	Rhonesand Athletenwohnungen	Ulrichen, Anzahl unklar	Obergoms	in Ausführung
104	Tourismus	Grand Hotel Glacier du Rhône	Sanierung, Erweiterung um 30 Zimmer	Obergoms	in Ausführung
105	Tourismus	Hotelprojekt Ahorni	Projektentwicklungsidee für neues Hotel (10-Monats-Tourismus)	Obergoms	Konzept / Idee
106	Tourismus	Hungerberg Abenteuerland	Erstellen einer Pendelbahn	Obergoms	in Planung
107	Tourismus	Erweiterung Golfplatz	kant. Richtplan B.5.1 Golfplatz	Obergoms	in Planung
108	Wirtschaft	Bierbrauerei Gletsch	Regionale Wertschöpfung	Obergoms	in Planung
109	Wohnen / Tourismus	Ressortprojekt Goms Spycher, Obergesteln	Resort mit 130 Mietwohnungen (gemischt)	Obergoms	Konzept / Idee
110	Tourismus	Skiinfrastrukturanlagen Urserntal / Oberalp	kant. Richtplan 8.3 Skiinfrastrukturanlagen Urserntal / Oberalp, kant. Richtplan	Realp	realisiert
111	Mobilität	Modernisierung Autoverlad Furka	Erneuerung Infrastruktur, Zugang gewährleistet	Realp, Obergoms	in Ausführung
112	Mobilität	Strategie Parkierung Andermatt		Andermatt	in Planung
113	Tourismus	Max, der Uristier	touristische Inwertsetzung Muni Max auf Nätschen	Andermatt	in Ausführung
114	Tourismus	Tourismusgebiet Urserntal	kant. Richtplan 8.1-2 Tourismusgebiet Urserntal mit dem Zentrum Andermatt	Andermatt	in Ausführung
115	Tourismus	Testplanung Andermatt Mitte	Testplanung und Vertiefungsprozess Andermatt Mitte mit Nutzungsplanrevision	Andermatt	in Ausführung
116	Tourismus	Entwicklung Oberalppass	Nutzungsplanrevision, touristische / wirtschaftliche Nutzung ehem. Militärareal	Andermatt	in Planung
117	Tourismus	Erweiterung Skiabfahrtsgebiet	Erweiterung Skiabfahrtsgebiet (Siedlungsleitbild 2024)	Andermatt	in Planung
118	Wirtschaft	Sportzentrum Andermatt ASA	Indoorsporthalle	Andermatt	in Planung
119	Wirtschaft	Neubau Bahnhof Andermatt	Neubau Bahnhof Andermatt Phase 2 mit Infrastruktur- und Servicezentrum der MGB	Andermatt	in Planung
120	Wohnen	Verdichtung Siedlungsgebiet Andermatt	Nutzungsplanrevision Verdichtung Siedlungsgebiet mit Regelung Zweitwohnungen	Andermatt	in Planung
121	Wohnen	Andermatt Central 2	schaffen von 51 Wohnungen, davon 70 % Erstwohnungen; 825 m2 Bürofläche	Andermatt	in Planung
122	Tourismus	Hotelprojekt Flugplatz Ulrichen	Projektentwicklungsidee für ein neues Hotel auf dem Flugplatz Ulrichen mit rund 180 Zimmern.	Obergoms	Konzept / Idee

GRIMSELTUNNEL

www.grimseltunnel.ch