

«Die Konkurrenz ist riesig»

Ein Eisenbahntunnel durch die Grimsel ist ein Traum der Touristiker. Peter Teuscher, Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG, erwartet einen Kampf um die nötigen Gelder.

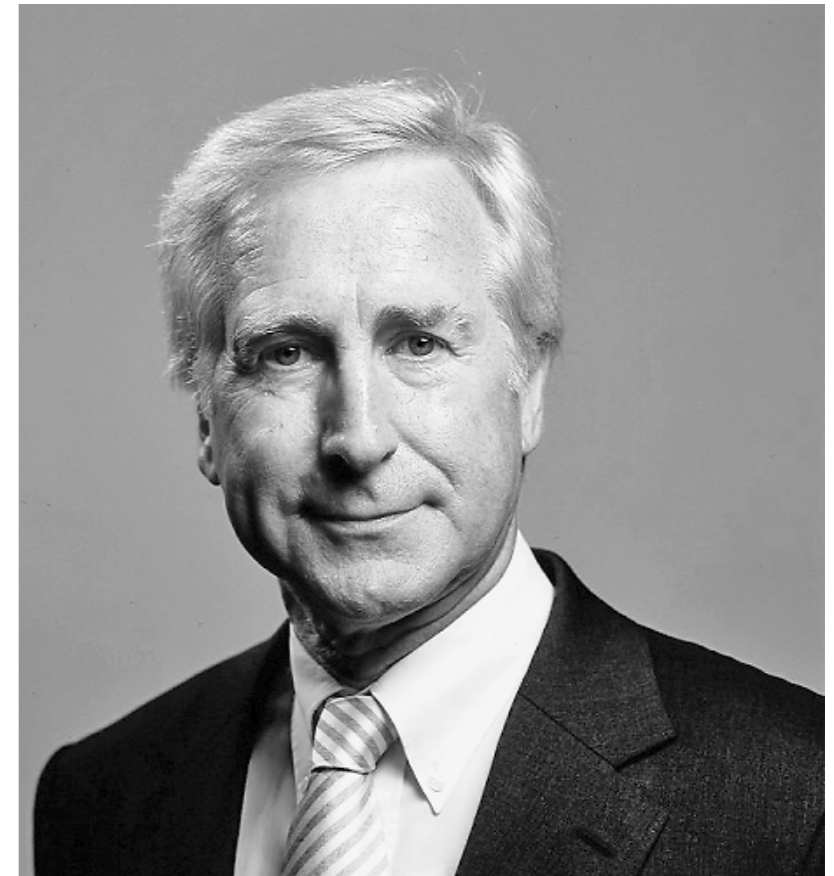


Herr Teuscher, für den Grimseltunnel gab es zuletzt negative und positive Signale: Die Stromnetzgesellschaft Swissgrid hat die Pläne für die neue Stromleitung nach hinten geschoben, auf der anderen Seite steht der Grimseltunnel nun im Richtplan des Kantons Bern. Was heisst das für das Projekt?

Eine rollende Planung ist bei Grossprojekten üblich. Die Rahmenbedingungen ändern sich, auch weil zahlreiche Stellen involviert sind. Wichtig ist, dass wir im nächsten Ausbauschritt der Eisenbahninfrastruktur (Fabi) Platz finden. Dann könnten wir 2027 mit dem Bau beginnen, sofern alle Bewilligungen vorliegen. Die Bauzeit für den Tunnel würde sechs bis sieben Jahre betragen. Somit wären wir noch im Ausbauschritt 2030–2035.

Simon Wälti

Peter Teuscher



Peter Teuscher Verwaltungsratspräsident der Grimselbahn AG. Von 1999 bis 2008 war er CEO der BLS Alp Transit AG beim Lötschberg-Basistunnel.

Grimselbahn: Der Tunnel führt 22 Kilometer durch den Berg

Das Projekt eines Tunnels durch die Grimsel von Innertkirchen im Haslital nach Oberwald im Goms verfolgt einen doppelten Zweck. Die Stromnetzbetreiberin Swissgrid muss einen Teil ihrer Leitungen aufrüsten – darunter auch die Freileitung über den Grimselpass. Dabei prüft Swissgrid die Möglichkeit einer Verlegung in den Boden. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit für eine Verbindung des Eisenbahn-Schmalspurnetzes zwischen den Kantonen Bern und Wallis. Der Tunnel wäre knapp 22 Kilometer lang. Bei einem Kombi-Tunnel wären die Kosten für beide Seiten geringer als bei einem Alleingang. Swissgrid begrüsse die Möglichkeit zur Bündelung von Infrastrukturbauten.

Solche Vorhaben führten «idealerweise zu einer schnelleren Realisierung der Netzprojekte sowie zu einer wesentlich geringeren Beeinträchtigung der Landschaft», heisst es in einer Stellungnahme. Die Grimsel-Leitung ist weiter Bestandteil des strategischen Netzes 2025, wurde aber zeitlich verschoben. Ursprünglich sollte die neue Leitung bis 2025 realisiert werden. Würde die Leitung in einen Tunnel verlegt, könnten 121 Strommasten



Bund-Grafik mt

Das ist ein weiter Zeithorizont.

Ein wichtiges Zeichen für uns ist die Haltung des Bundesrats: Dieser verlangt, bei Infrastrukturprojekten gemeinsame Nutzungen zu prüfen. Das ist bei uns mit einem Kombitunnel für Strom und Bahn der Fall. Ich kann es mit dem Lötschberg-Basistunnel vergleichen. Die Planung begann 1988, zehn Jahre später wurde in der Volksabstimmung die Finanzierung gesichert, und im Juni 2007 wurde der Tunnel eröffnet. Solche Projekte nehmen viel Zeit in Anspruch.

Bei Fabi sind zwei Varianten mit Kosten von 7 respektive 12 Milliarden Franken im Gespräch. Die Konkurrenz ist aber gross. Wie wollen Sie sich durchsetzen?

Wir werden unsere Lobbyarbeit intensivieren und bauen dafür eine Organisation auf. Klar ist die Konkurrenz riesig. Es wird zu einem Ausscheidungskampf kommen, denn es gibt Projekte in der Schweiz im Umfang von 40 Milliarden Franken. Der Bundesrat schickt in diesem Jahr eine Vorlage in die Vernehmlassung. Die bereinigte Botschaft an die Räte folgt 2018, die Abstimmung im Parlament ist für 2019 vorgesehen.

Könnte eine touristische Schmalspurbahn gegenüber dem Ausbau in den überlasteten Agglomerationen nicht den Kürzeren ziehen?

Auch eine Schmalspurbahn hat Chancen, berücksichtigt zu werden. Gerade der Punkt, dass die Nutzungen gebündelt werden sollen, ist ein Vorteil für uns. Es wäre nicht folgerichtig, wenn eine Lösung für eine kombinierte Infrastruktur ausgearbeitet würde und eine Seite dann nicht mitzöge. Ausserdem werden wir von acht Kantonen bei den Kosten für die Projektierung unterstützt, auch vom Kanton Bern.

Als die ersten Pläne bekannt wurden, sprach man von Kosten für den 22 Kilometer langen Tunnel durch die Grimsel von 500 bis 600 Millionen Franken. Haben Sie unterdessen eine neue Zahl?

Ich kann noch keine neue Zahl nennen. Wir optimieren das Projekt laufend und

abgebaut werden.

Der 19 Kilometer lange Vereinatunnel in Graubünden ist der letzte lange Schmalspurtunnel, der gebaut wurde. Die Kosten für den 1999 eröffneten Tunnel betragen 812 Millionen Franken. Der Furkatunnel – eröffnet 1982 – kostete 319 Millionen. Beim Grimsel-Projekt ist aber kein Autoverlad vorgesehen. (wal)

Artikel zum Thema

Grimselerhöhung für KWO vorerst vom Tisch



Die KWO geben dem Trift-Projekt den Vorzug vor einer Erhöhung der Staumauer an der Grimsel. Dass das umstrittene Grimsel-Projekt nun für Jahre sistiert bleibt, freut den WWF. [Mehr...](#)

Von Andres Marti 27.06.2017

Verzögerungen beim Grimselbahn-Projekt

Für Swissgrid hat der Plan des gemeinsamen Bahn- und Starkstromleitungstunnels durch die Grimsel vorerst keine Priorität. [Mehr...](#)

29.04.2017

Zwei Wasserkraftwerke zur Wahl

Die Kraftwerke Oberhasli (KWO) haben nach dem Bundesgerichtsurteil die Wahl, ob sie auf die Mauererhöhung an der Grimsel setzen wollen – oder auf das Trift-Projekt. [Mehr...](#)

Von Simon Thönen 06.04.2017

konkretisieren die Pläne. Eine neue Schätzung ist gegen Ende Jahr möglich. Auch die Aufteilung der Kosten zwischen uns und Swissgrid ist noch nicht klar.

Müsste der Kostenanteil für die Eisenbahn nicht viel grösser sein? Die Kabel brauchen ja nicht so viel Platz wie die Eisenbahn.

Auch für die Stromleitungen braucht es einen minimalen Platzbedarf, einen Stollen, um die Kabel zu verlegen und zu warten. Sicher ist, dass es keine Quersubventionierung geben darf. Klar ist auch, dass wir an der Grimsel für den Tunnelbau sehr günstige geologische Verhältnisse haben, anders als etwa beim Lötschberg. Dank dem Stollenbau der Kraftwerke Oberhasli (KWO) wissen wir über den Gesteinsaufbau sehr gut Bescheid.

Eine Schmalspurbahn durch die Grimsel wurde auch schon als Traum der Touristiker bezeichnet. Warum?

Aufgrund einer Studie rechnen wir mit einem sehr positiven Effekt für den Tourismus. Rund 400'000 Passagiere könnten die Neubaustrecke pro Jahr befahren. Anhaltspunkte sind etwa die Effekte, die man beim Furka- und Vereinatunnel oder auch beim Lötschberg-Basistunnel festgestellt hat. Die Netze von Zentralbahn, Montreux-Berner Oberland-Bahn, Matterhorn-Gotthard-Bahn und Rhätischer Bahn würden verbunden. Zudem gäbe es dann eine ganzjährige Verbindung zwischen den Regionen Haslital und Goms, die Strasse über den Grimselpass ist ja während sieben Monaten zu.

Wie kann man denn asiatische Touristinnen und Touristen dazu bringen, in Meiringen nicht einfach in die Grimselbahn umzusteigen, sondern zu verweilen und Geld auszugeben?

Wir erwarten immerhin einen regionalen Wertschöpfungsbeitrag von etwa 5 Millionen Franken. Es ist aber klar, dass man zusätzliche Anreize schaffen müsste. Wenn man nichts anbietet, passiert auch nicht sehr viel. (Der Bund)

Erstellt: 20.07.2017, 06:43 Uhr

Ist dieser Artikel lesenswert?

