Der Traum vom Grimseltunnel

Kommt die Verbindung der nördlichen und südlichen Schmalspurnetze? Ein Entscheid von Swissgrid steht noch aus.

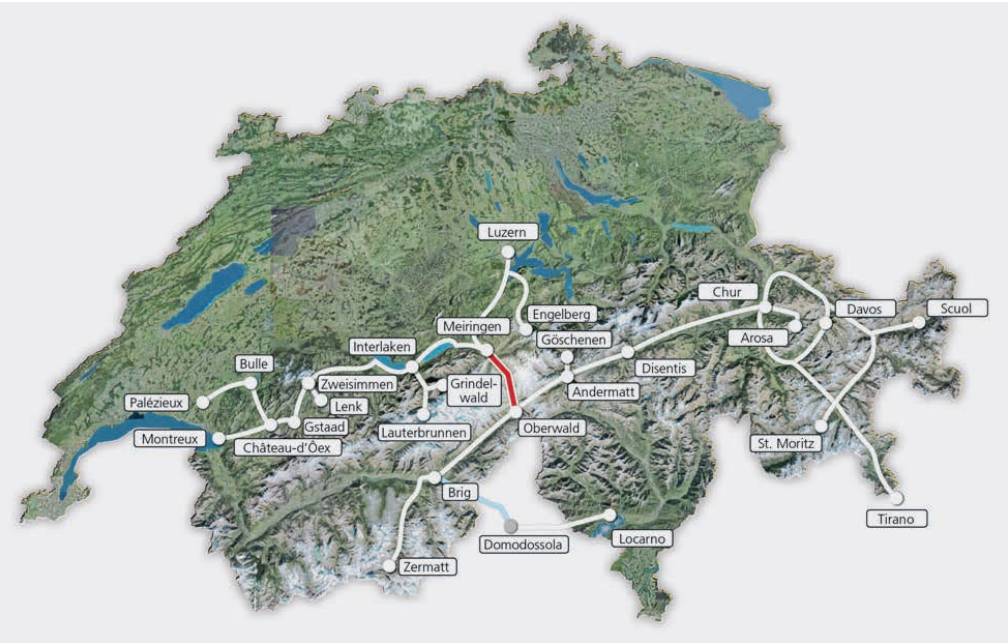
Roland Arnet Noch vor der definitiven Linienwahl für einen Gotthardtunnel gab es um 1860 das Berner Projekt für eine Grimselbahn mit Linienführung von Bern über Meiringen mit Grimsel- und Gerentunnel nach Airolo. Rund 150 Jahre später, genauer 2012, wurde die jetzige Interessengemeinschaft Grimselbahn mit dem Ziel einer neuen Schmalspur-Bahn von Meiringen nach Oberwald gegründet. Anfänglich erntete die IG nur ein mildes Lächeln, doch die Einsprachen gegen den Um- und Neubau der Hochspannungsleitung durch Leukerbad (Gemmi-Leitung) sowie die anstehende Erneuerung der Haslital-Leitung könnten dem Grimseltunnel zum Durchbruch verhelfen. Der Höchstspannungs-Netzbetreiber Swissgrid steht unter Druck, endlich neue Leitungen aus dem Wallis in die Deutschschweiz zu realisieren, damit die im Wallis produzierte Energie auch vollständig genutzt werden kann. Geplant wurde schon lange (mit der veralteten Technik einer Höchstspannungs-Freileitung), doch der Widerstand in der Bevölkerung ist und bleibt weiterhin hoch.

Endlich sollte Swissgrid umdenken und die Zeit ihrer Landschaftszerstörung beenden. Viele Feriengäste und Einheimische im Oberwallis zwischen Mörel und Ulrichen stören sich an den riesigen Wunden der kilometerlangen Waldrodung für die neu gebaute Energie-Autobahn. Diese wurde, trotz Widerstand aus der Bevölkerung, durchgesetzt. Künftig braucht es bessere und nachhaltigere Lösungen, denn auch mehrere Bundesgerichtsurteile haben sich gegen neue Höchstspannungs-Freileitungen ausgesprochen. Doch der Monopolist Swissgrid will wohl noch möglichst lange seinen bisherigen umwelt- und tourismusfeindlichen Weg weiterführen.

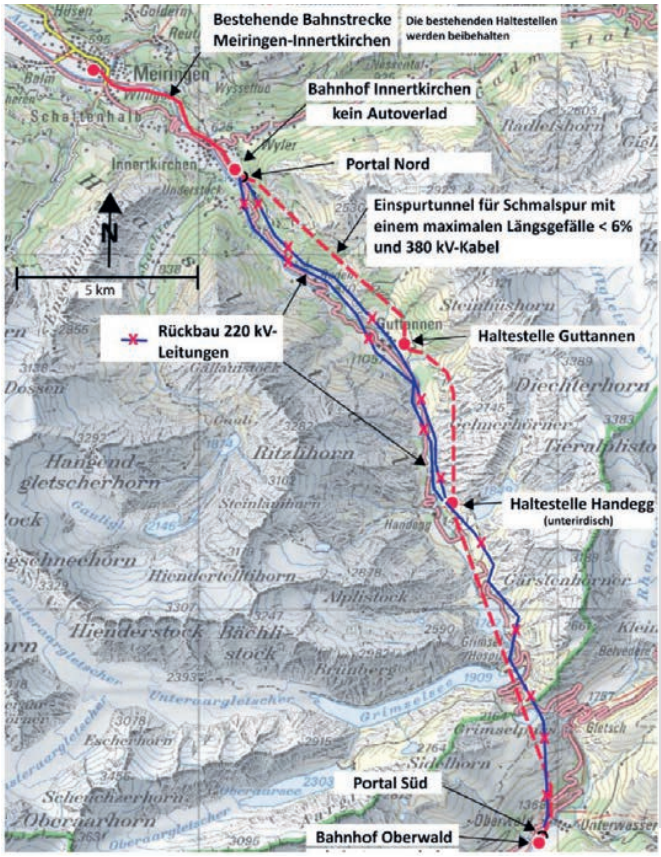
Meiringen – Innertkirchen – Oberwald

Der Zeitpunkt für die Umsetzung der neuen Bahnverbindung Innertkirchen – Oberwald mit 23 km Länge war noch nie so günstig. Das Bahnprojekt hätte für die Bevölkerung im Haslital und im Oberwallis sehr viele Vorteile – bei Kosten von rund 600 Millionen Franken. Auch die Schweizer Tourismusbranche würde von der neuen Eisenbahn-Querverbindung profitieren.

Zum Projekt: Anfänglich bestand die Idee, eine parallele Streckenführung von Schmalspurbahn und Höchstspannungsleitung im selben Tunnel zu realisieren. Die Probleme der dadurch entstehenden magnetischen Felder, verursacht durch die Höchstspannungskabel, sind technisch aber fast nicht lösbar. Zwischenzeitlich ist eine neue Projektvariante herangereift, die machbar erscheint, aber ein wenig teurer ist. Die Parallelführung zweier Tunnel, der grössere für die Eisenbahn und der kleinere für die Höchstspannungsleitung. Der Stromtunnel kann jederzeit unter Abschaltung der Leitung auch als Notfall-Rettungstunnel genutzt werden. Nun muss sich nur noch Swissgrid durchringen und endlich in ein zukunftsgerichtetes, umweltfreundliches Projekt investieren. Diese Tunnellösung wird von der Kraftwerk Oberhasli AG (KWO) mitgetragen und würde auch ihr zur langfristigen Stromsicherheit im Winter dienen. Wer ist Trägerschaft dieses Bahnprojekts und wo liegt das Markt-



Im Schweizer Alpenraum existieren drei Schmalspurbahn-Netze: das eine entlang des Hauptkamms (Matterhorn-Gotthard-Bahn, Rhätische Bahn), die anderen beiden nördlich davon (Montreux-Berner Oberland-Bahn, Zentralbahn: dank der Umspuranlage in Zweisimmen bald «verbunden»). Im Raum Grimsel nähern sich die Netze auf 22 Kilometer an. Seit langem gibt es Bestrebungen, diese Lücke zu schliessen. Die Höchstspannungsleitung über die Grimsel muss erneuert und verstärkt werden. Beide Vorhaben lassen sich gemäss den Initianten idealerweise in einer gemeinsam genutzten Tunnelanlage für Bahn und Leitung realisieren.



Die Linienführung

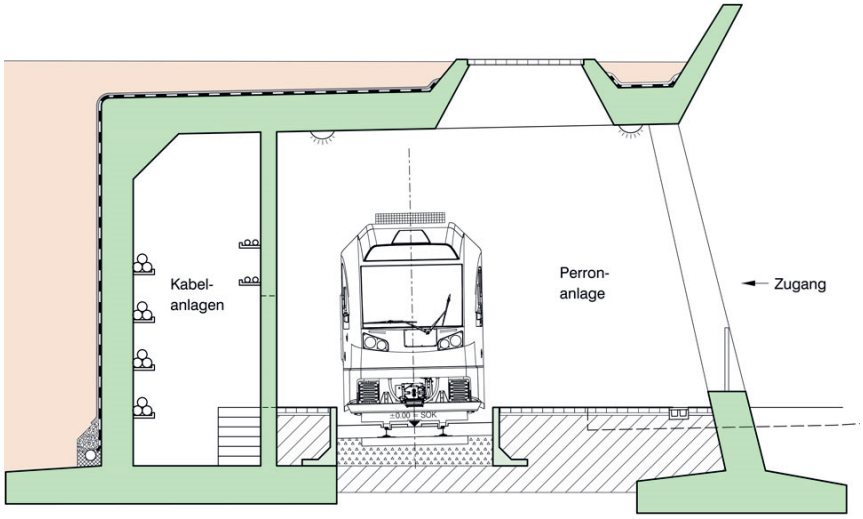
Die Bahnstrecke durch den Grimseltunnel verbindet Meiringen (BE) und Oberwald (VS). Zwischen Meiringen und Innertkirchen verkehrt heute die Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB). Ab Innertkirchen beginnt die Neubaustrecke. In offener Linienführung führt die Trasse zum Nordportal des knapp 22 Kilometer langen Grimseltunnels. Im Tunnel überwindet die Bahn eine Steigung von 6 Prozent, bis sie die Haltestelle Guttannen erreicht. Die Haltestelle befindet sich in einer seitlich offenen Galerie. Durch den Tunnel geht es weiter bis zur unterirdischen Haltestelle Handeck. Sie liegt ca. 30 Meter tief. Nach der Handeck erreicht das Tunneltrasse auf 1400 Metern über Meer den Kulminationspunkt. Das Südportal des Grimseltunnels liegt auf der Ostseite direkt beim Bahnhof Oberwald.

potential? Aktionäre der Grimselbahn AG sind die Einwohnergemeinden Obergoms, Innertkirchen, Andermatt, Bellwald, Fiesch, Fieschertal, Goms, Guttannen, Meiringen, Interlaken und Schattenhalb sowie die KWO und der Verein IG Grimselbahn.

Die Finanzierung der Projektierung übernahmen der Kanton Bern, das Programm San Gottardo PSG als Regionalentwicklerin (Wallis, Uri, Graubünden und Tessin) sowie die Innerschweizer Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden. Die Gesamtprojektleitung obliegt Dr. sc. techn. Gianni Biasiutti, einem ausgewiesenen Hochspannungsfachmann mit viel Praxiserfahrung, dazu auch ehemaliger CEO der KWO (1997-2016).

Zur Umsetzung und Wirtschaftlichkeit der Grimselbahn: Pro Jahr werden gemäss Schätzungen 400'000 Passagiere die Neubaustrecke nutzen, und es werden rund 35 neue Vollzeit-Arbeitsplätze geschaffen. Der volkswirtschaftliche Nutzen mit der Verbindung der Schmalspurbahnen nördlich (Zentralbahn) und südlich der Alpen (Matterhorn-Gotthard-Bahn) bringt neue touristische Impulse. Mit dem Grimseltunnel könnte sich eine für Mensch und Umwelt bessere Lösung durchsetzen – es bleibt zu hoffen, dass Swissgrid einlenkt.

Internet: www.grimselbahn.ch



Die jüngste Idee: Die Parallelführung zweier Tunnel, der grössere für die Eisenbahn und der kleinere für die Höchstspannungsleitung.

Zahlen und Fakten

Tunnellänge gesamt:	21,72 km
Fahrplanangebot:	Stundentakt zwischen Meiringen und Oberwald, ½-Stundentakt zwischen Meiringen und Innertkirchen (verlängerbar bis Guttannen), ergibt ca. 14–15 Züge pro Tag und Richtung für die durchgehenden Züge.
Planungszeit:	4–5 Jahre
Bauzeit:	6–7 Jahre
Aushub:	1,2 – 1,7 Mio. m^3 Deponievolumen, je nach Variante
Investitionskosten:	Rund 600 Mio. Franken für Tunnel-Anlage mit Bahn und Strom

Quelle: grimselbahn.ch