

Warum der Wald an der Südrampe eine Frischzellenkur braucht

Einst pflanzte die BLS entlang der Lötschbergstrecke zehn Millionen Bäume. Viele von ihnen leiden unter Hitzestress. Auch die MGBahn kämpft mit den Folgen des Klimawandels. Was nun?

Patrick Gasser

Etwas unterhalb des Bahnhofs Hochtenn sind die Spuren vom letzten Jahr noch zu sehen. Angesengte Büsche, die Grundmauern einer kleinen Hütte. Sie sind stumme Zeugen eines Grosseinsatzes. Drei Löschhelikopter warfen Wasser ab. Der BLS-Löschzug rückte mit 50'000 Liter Wasser im Tank aus Frutigen aus. «Wenn der Brand die Bahntrasse übersprungen hätte, dann wäre das der Super-GAU gewesen.» Das sagt Ferdinand Pfammatter. Er ist Förster und leitet die Forstgruppe Süd der BLS. Den 90 angelernten Einsatzkräften gelang es, den Brand zu löschen. Eine Fläche so gross wie vier Fussballfelder war betroffen.

Pfammatter hat eine Karte vor sich, erzählt, wie sich die Landschaft hier an der Südrampe in den letzten 100 Jahren verändert hat. Er sagt: «Wir versuchen unser Möglichstes, damit es hier möglichst sicher bleibt.» Mit einem Team von acht Personen ist er verantwortlich für ein Waldgebiet, das es so eigentlich gar nicht geben würde. 1913, als die Nord-Süd-Verbindung durch den Lötschbergscheiteltunnel eröffnet wurde, stand an den Südhängen des Walliser Haupttals kaum ein Baum. Bauern weideten ihre Ziegen und Schafe. Weniger als 600 Millimeter Niederschlag pro Jahr fallen in dieser Steppenlandschaft.

Der fehlende Wald wurde für die Bahngesellschaft BLS bald schon zum Problem. Zum Beispiel wegen Steinschlag. Aber auch Murgänge nach starken Niederschlägen sorgten für zu viele Streckenunterbrüche. In den 1920er-Jahren reagierten die Verantwortlichen. Sie begannen mit der Aufforstung oberhalb der Bahnstrecke. Das Bahnunternehmen kaufte Weide um Weide oberhalb der Trasse auf. Mitsamt den dazugehörigen Wasserrechten. Danach begann die Aufforstung. Zehn Millionen Bäume pflanzten Arbeiter in die Hänge zwischen Hochtenn und Brig.

250 Hektar gross ist das BLS-Waldgebiet an der Südrampe heute. Es ist ein Schutzwald. So wie die Hälfte der Schweizer Waldfläche. Unterhalt und Pflege sind für die BLS vergleichsweise günstig. «Technische Massnahmen zum Schutz sind im Vergleich zum Wald fünf- bis zehnmal teurer», sagt Nicole Vigüier. Sie ist Fachspezialistin für Naturgefahren bei der BLS.

Nun ist aber der Schutz gefährdet. Die Bahnpioniere konnten nicht ahnen, dass einige der gepflanzten Baumarten dem Hitzestress in Zukunft nicht mehr gewachsen sind. Bei Naters hat ein Pilz in den letzten sieben Jahren 30 Prozent der Eschen dahingerafft. Bereits um zwei Grad ist die mittlere Temperatur in der Schweiz seit 1864 angestiegen. So lange reichen viele der Datensätze von MeteoSchwiz zurück. Ein Vorgang, der sich gemäss dem aktuellen Grundlagenbericht des Bundes in den nächsten Jahrzehnten weiter beschleunigen wird. Die Folgen sind im Wallis heute schon spürbar: längere Hitzepe-

rioden im Sommer und heftigere Starkniederschläge.

Was passiert, wenn die Berieselung aufhört?

Auch Förster Ferdinand Pfammatter sagt: «Die Zeiten, in denen wir meinten, bei zwei Grad Erwärmung sei Schluss, sind vorbei.» Der Wald an der Südrampe wurde nicht nur von Menschenhand gepflanzt. Viele Bäume darin werden künstlich am Leben gehalten. Über Jahrhunderte entstand hier erst ein ausgeklügeltes System von Suonen, später kamen Berieselungsanlagen dazu. Ohne sie würden Baumarten wie Bergahorn oder Esche an der Südrampe gar nicht überleben. Wasser war hier seit Menschengedenken ein knappes Gut. Mit der fortschreitenden Gletscherschmelze könnte es bald noch viel knapper werden.

Für den Wald schreitet der Klimawandel vielerorts zu schnell voran. Für die Südrampe hat die BLS deshalb ein Projekt in Auftrag gegeben. Schritt für Schritt soll der Wald fit fürs neue Klima gemacht werden. Ein erster Schritt: Diesen Herbst beginnt ein Langzeitmonitoring. Auf geeigneten Flächen wird während sechs Jahren untersucht, wie die einzelnen Bäume auf weniger Wasser reagieren. Dazu wird die Berieselung reduziert. Die dabei gemachten Erfahrungen sollen dann in Folgeprojekte einfließen. Das braucht Zeit.

Die Strategie setzt auf eine vielfältige Zusammensetzung von einheimischen Arten, die es erlaubt, die Bewässerung zu reduzieren oder ganz einzustellen. Gleichzeitig wollen die Projektverantwortlichen auch herausfinden, welche neuen Baumarten hier dereinst wachsen können. Ferdinand Pfammatter sagt: «Wir müssen unsere Fühler auch ins Ausland ausstrecken.» In Regionen, wo das Klima heute so ist, wie es im Wallis in wenigen Jahrzehnten sein könnte. Möglich, dass dereinst auch Kastanien vermehrt das Landschaftsbild an der Südrampe prägen.

Die Veränderungen in der Landschaft sind auch an der steigenden Waldgrenze zu erkennen. Durch die höheren Durchschnittstemperaturen klettert der Mischwald immer weiter nach oben. Beim Mischwald sind es 700 Höhenmeter in 60 Jahren.

Noch steckt die Frischzellenkur für den Wald an der Südrampe in der Anfangsphase. Es ist ein Generationenprojekt. Und soll auch zum Waldbrandschutz beitragen. Denn längere Trockenphasen bedeuten auch eine Zunahme der Waldbrandgefahr. Im Durchschnitt sind es im Kanton Wallis zehn Flächenbrände pro Jahr, sagt Förster Ferdinand Pfammatter. Bestenfalls gehen sie glimpflich aus. So wie beim Flächenbrand von Hochtenn im März 2022.

Doch wie schnell es auch zu einem grossen Brand kommen könnte, zeigt sich zuletzt in diesem Sommer. Der Waldbrand oberhalb von Bitsch vernichtete innerhalb von Stunden Teile des Forsthandwerks von mehreren Generationen. Fehlt der Wald, fehlt auch der Schutz



Für den Wald an der Lötschbergsüdrampe schreitet der Klimawandel zu rasch voran.

vor Steinschlag und Murgängen. Die Gefahr ist besonders an der Südrampe real. Es ist eine der am stärksten von Waldbränden gefährdeten Zonen der Schweiz. Entsprechend gut haben BLS, Kanton und Feuerwehren vorgesorgt. «Jeder muss wissen, was im Ernstfall zu tun ist», sagt Ferdinand Pfammatter. Brandschutzschneisen in den Wald schlagen, so wie in Kanada, das gehe hier nicht.

Wichtiger sei die Vorsorge. Zum Waldbrandkonzept gehören etwa Wasserbecken, bei denen die Helikopter-Crews die Löschsacke auffüllen können. «Das Wasser ist hier unsere grösste Herausforderung», sagt Ferdinand Pfammatter. Eine grosse Gefahr ging bis vor wenigen Jahren von den Zügen selbst aus. Teile von blockierten Eisenbahnlinien löste die defekte Bremse eines Güterwaggon Brände aus. Die Rollmaterialhersteller haben reagiert. Andere Materialien in den Bremsen reduzieren das Brandrisiko deutlich.

Anderthalb Jahre nach dem Brand in Hochtenn erholte sich die Natur langsam. Grashüpfchen scheinen von der warmen Herbstsonne besonders angetan. Im Tal fliessen Rhone und der Verkehr. Gut zehn Kilometer westlich von Hochtenn wütete vor 20 Jahren ein riesiger Waldbrand. Wie Mahmmale stehen hier die Stämme der verbrannten Föhren. Darunter macht sich aber bereits eine neue Generation Wald bereit. Der hier langsam wachsende Mischwald ist deutlich weniger anfällig für Waldbrände. Das sagte Waldökologe Thomas Wohlgenuth im August gegenüber dem «Walliser Boten». Seit 20 Jahren untersucht er die Biodiversität auf den abgebrannten Flächen. Zwischen 70 und 150 Pflanzenarten zählten die Forschenden auf den abgesteckten Versuchsfeldern. Das ist mehr als doppelt so viel, wie der dichte Föhrenwald es vorher zugelassen hat. Bei den Insekten stieg die Artenvielfalt um das Fünffache. In der verbrannten Erde nutzen Pflanzen Samen ihre Chance. Einige Bienenräucher schlummerten 100 Jahre unter der Erde.

In Hochtenn ist es inzwischen Mittag geworden. Fer-

dinand Pfammatter rollt seine Karte zusammen. Man müsse nun eben die klimaangepassten Baumarten fördern, sagt er auf dem Weg zurück zum Bahnhof. Die Schwarzföhre zum Beispiel. Oder die Waldföhre. Und die Douglasie. Die Vielfalt der Baumarten wird für den Wald der Zukunft eine wegweisende Rolle spielen.

MGBahn investiert jährlich 2,5 Millionen Franken

In Hochtenn fährt der Zug in Richtung Brig. Ferdinand Pfammatter verabschiedet sich. Er bleibt zurück. Die Fahrt geht vorbei an den pilzgeplagten Eschen runter ins Tal. Hier beginnt das Schienennetz der MGBahn. Auch auf diesem Streckennetz sorgen die klimatischen Veränderungen für viele Herausforderungen. Wenn auch nicht alle Probleme darauf zurückzuführen sind. Als Gebirgsbahn sei man schliesslich seit jeher mit Naturgefahren konfrontiert, sagt Daniel Siegen. Er ist von Beruf Bauingenieur und beim Unternehmen als Anlagenmanager auch verantwortlich für die Naturgefahren.

144 Kilometer zählt das Schienennetz der MGBahn. Es

erstreckt sich – mit einer Stichstrecke nach Göschenen – von Zermatt bis nach Disentis. Vier Fünftel des gesamten Netzes sind irgendwie und irgendwo Naturgefahren ausgesetzt. Im Winter sind es Lawinen. In den wärmeren Jahreszeiten ist die Gefahr vielseitiger: Steinschläge, Murgänge und Hochwasser.

Für Touristen und Bahnenthusiasten sei die MGBahn ein beliebtes Sujet, sagt Daniel Siegen. Kunstvolle Viadukte vor wunderschönen Bergen: «Ich sehe bei solchen Bildern vor allem auch mögliche Naturgefahren.» Besonders betroffen ist etwa die Strecke im Mattertal zwischen Stalden und St. Niklaus. Zum Beispiel bei Kalpetran, wo das Tal besonders schmal ist. Hier entfesselt die Vispa bei Hochwasser gewaltige Kräfte. Sie rollt tonnenschwere Steine durch ihr Bett und nagt an den Böschungen. Das führt zu Absenkungen. Stellenweise bis zu einem Meter. Immer wieder sind daher bauliche Massnahmen nötig. Bei Kalpetran sind es demnächst 17 Schwellen im Bett der Vispa, die ersetzt werden müssen. 80 Jahre Natur-



Förster Ferdinand Pfammatter ist Leiter der BLS-Forstgruppe Süd. Bild: pomona.media



Schutzmassnahmen: Dieser Felsbrocken blieb 2019 bei St. Niklaus in einem Schutzdamm hängen. Bild: zvg

gewalt haben ihnen zugesetzt. Insgesamt gibt die MGBahn jährlich rund 2,5 Millionen Franken für den Schutz vor Naturgefahren aus. In die Wartung von Lawinewarnanlagen oder -sprengmasten, Beteiligungen an Schutzprojekten oder für die Räumung von Steinschlagnetzen. Das Geld ist Teil der Bundesgelder, welche die MGBahn für ihre Bahninfrastruktur jährlich erhält. Insgesamt sind es zwischen 70 und 80 Millionen Franken.

Ob die Kosten wegen des Klimawandels steigen, lasse sich nur schwer abschätzen, sagt Daniel Siegen. Dennoch: Wie die BLS stellt die Zunahme von Extremwetterereignissen auch die MGBahn vor grosse Herausforderungen.

Die Frage, welche sich die MGBahn bei Investitionen in Schutzprojekte dabei immer wieder stellen muss: «Wo erziele ich mit dem eingesetzten Franken den grössten Nutzen?», sagt Daniel Siegen. Denn in der Schweiz habe es in den letzten Jahren einen Paradigmenwechsel gegeben. Weg von der reinen Gefahrenabwehr, hin zum Risikomanagement. Denn

nicht immer bedeutet eine Gefahr auch gleich ein hohes Risiko. Dann zum Beispiel, wenn weder Infrastruktur noch Menschen betroffen sind. Anders sieht es aber bei stark befahrenen Strecken aus.

Ein Beispiel dafür ist Zermatt. Der Weltkurort schafft es beinahe bei jeder lawinenbedingten Streckensperrung zwischen Täsch und Zermatt in die internationalen Schlagzeilen. Bilder von eingeschlossenen Touristen gehen dann um die Welt. Abhilfe schaffen soll der Bahntunnel Unterhriz, der im Rahmen des Stp-Ausbau-Schritts bis 2035 realisiert werden soll. Eine Million Tonnen Gestein soll für einen 4,1 Kilometer langen Tunnel ausgebrochen werden. Damit wird die Verbindung nicht nur winter-sicher. Die Fahrzeit zwischen Täsch und Zermatt soll sich um die Hälfte verkürzen. Von heute zwölf auf gut sechs Minuten. Kostenpunkt des grössten Infrastrukturprojekts in der Geschichte der MGBahn: 400 Millionen Franken. Auch hier übernimmt der Bund die Finanzierung. Der Baubeginn ist für das Jahr 2028 vorgesehen.

Stark kämpfender Eringer-Nachwuchs in Mörel-Filet

Die Siegerinnen des Rinderli-SteCHFests heissen «Edena» und «Ramona».



In der Gruppe B wurde «Edena» aus der Stallung Matterhornblick der Familie Nanzer aus Mund verdiente Siegerin.

Bilder: zvg/Renate Ruffiner

Perrine Andereggen

Die Ringkuhfreunde Mörel-Filet haben am Sonntag zum traditionellen Rinderli-SteCHFest in Mörel-Filet eingeladen. Für den traditionellen Anlass, an dem der Eringer-Nachwuchserstmalig Temperatur und kämpferisches Können in einem Ring unter Beweis stellt, wurden 53 Rinder angemeldet. Die Tiere wurden in zwei Gruppen aufgeteilt. In der Gruppe A kämpften die älteren Rinder, in der Gruppe B die jüngeren. Die Kämpfe begannen am Sonntagmorgen um 10.00 Uhr und endeten am Nachmittag mit den beiden Finaldurchgängen der beiden Gruppen.

Zur Siegerin der Gruppe A hat sich «Ramona» aus der Stallung der Stäckkollegu Heldner und Fux aus Eggerberg gekämpft. Aus derselben Stallung kommt auch das zweitplatzierte Rind der Gruppe A – es ist «Micabol». Insbesondere die letzten vier in der Arena verbliebenen Tiere im A-Final haben ausdauernd und erbittert gekämpft.

Angelo Fux der Stäckkollegu Heldner und Fux sagt zur Spitzen-

platzierung der beiden Tiere, dass der Sieg und auch der zweite Platz für «Ramona» und «Micabol» sicher verdient seien. «Sie sind während der Ausscheidung am Sonntag gut durchgekommen, haben im Final dann stark gekämpft.» Es sei typisch für Rinder, dass sie sich sehr hartnäckig zeigen.

Ein Beispiel dafür ist Zermatt. Der Weltkurort schafft es beinahe bei jeder lawinenbedingten Streckensperrung zwischen Täsch und Zermatt in die internationalen Schlagzeilen. Bilder von eingeschlossenen Touristen gehen dann um die Welt. Abhilfe schaffen soll der Bahntunnel Unterhriz, der im Rahmen des Stp-Ausbau-Schritts bis 2035 realisiert werden soll. Eine Million Tonnen Gestein soll für einen 4,1 Kilometer langen Tunnel ausgebrochen werden. Damit wird die Verbindung nicht nur winter-sicher. Die Fahrzeit zwischen Täsch und Zermatt soll sich um die Hälfte verkürzen. Von heute zwölf auf gut sechs Minuten. Kostenpunkt des grössten Infrastrukturprojekts in der Geschichte der MGBahn: 400 Millionen Franken. Auch hier übernimmt der Bund die Finanzierung. Der Baubeginn ist für das Jahr 2028 vorgesehen.

Bei der Ausscheidung am Sonntag gut durchgekommen, haben im Final dann stark gekämpft.» Es sei typisch für Rinder, dass sie sich sehr hartnäckig zeigen.

Schon die Mütter von «Micabol» und «Ramona» haben ihren Kampfeswillen an SteCHFesten eindrücklich unter Beweis gestellt. «Rosi», Mutter der knapp zweijährigen «Ramona», hat etwa am

SommersteCHFest im letzten Jahr in Grächen den zweiten Platz geholt. Und «Mistral», Mutter der ebenfalls zweijährigen «Micabol», die sich auf den zweiten Platz kämpfte, klassierte sich am diesjährigen Nationalen Finale in Aproz in der Kategorie 3 auf dem sechsten Platz.

Das Rinderli-SteCHFest, wo die noch jungen Tiere ein erstes Mal mit dem Rummel eines SteCHFests und einer Vielzahl an fremden Gegnerinnen konfrontiert sind, ist gemäss Angelo Fux ein erster Gradmesser für das Verhalten und das Gebaren der Tiere in einer Arena.

«Ramona» und «Micabol», die den Sommer miteinander verbracht haben, haben sich am Sonntag grandios geschlagen.

Aber auch die jüngeren Rinder in der Gruppe B haben sich nichts geschenkt. Auch sie zeigten sich unnachgiebig, kämpften ehrgeizig und verbissen. Der Ausscheidungsdurchgang bei den jüngeren Rindern dauerte sodann derart lange, dass die anschließende Ausscheidung bei den älteren Tieren der Gruppe A, die üblicherweise ebenfalls am Morgen stattfindet, auf den Nachmittag verlegt werden musste.

Bei den Rindern der Gruppe B ging schliesslich «Edena» aus der Stallung Matterhornblick der Familie Nanzer aus Mund als Siegerin hervor. Auch die Züchterfamilie Nanzer hatte doppelten Grund zur Freude. Denn ihr Rind «Enja» kämpfte sich auf Platz 3.

Bei sehr sommerlichen Temperaturen fanden gemäss Organisatoren mehr als 1000 Zuschauer den Weg nach Mörel-Filet. Der Erlös ging in diesem Jahr an Autismus Wallis der Institution MitMänsch Oberwallis.



Die Siegereglocke und der zweite Platz gehören den Rindern «Ramona» und «Micabol» der Stäckkollegu Heldner und Fux aus Eggerberg.