



[Startseite](#) | [Schweiz](#) | Ein neues Loch durch die Alpen: Die Bahn soll Bern und Wallis verbinden

Abo [Eisenbahnprojekt zwischen Bern und Wallis](#)

Ein neues Loch durch die Alpen – zum Spottpreis

Am Grimsel soll der drittlängste Eisenbahntunnel der Schweiz entstehen. Weil hier ohnehin gebohrt wird. Selbst Landschaftsschützer sind begeistert. Genügt das?



[Gregor Poletti](#)

Publiziert heute um 05:47 Uhr



Patric Zimmermann, Gemeindepräsident von Obergoms, kämpft dafür, dass ein Eisenbahntunnel seine Region mit dem bernischen Haslital verbindet – und das möglichst subito.

Foto: Andrea Soltermann

Sie sind alt, ihre Leistungen zu schwach. Die Hochspannungsleitungen über den 2164 Meter hohen Grimsel müssen bis spätestens 2033 ersetzt werden. Künftig soll der Strom vorwiegend unterirdisch durch diesen Berg fließen, schneller und besser.

Er ist jung, sein Auftritt voller Energie: Patric Zimmermann, Gemeindepräsident von Obergoms. Der 43-Jährige ist nicht mehr zu bremsen, wenn er vom Jahrhundertprojekt für seine Region schwärmt: Ein Eisenbahntunnel, der das Haslital mit dem Obergoms verbinden soll. Die Stromleitungen, die ja eh in den Berg verlegt werden, bieten dafür die perfekte Chance. Ein Loch durch den Grimsel, das sowohl Strom als auch Menschen durch den Fels transportiert.

Vor allem der Tourismus würde profitieren

Treffpunkt Bahnhofbuffet in Oberwald, wo man von freundlichem Personal bedient wird und regionale Spezialitäten aufgetischt werden – von hausgemachten Suppen bis hin zu Cholera (ein Lauch-Kartoffel-Kuchen). Hier zählt Zimmermann all die Vorteile auf, die ein Grimseltunnel für die Region eröffnen würde – von der immensen Bedeutung für den Tourismus und der wirtschaftlichen Wertschöpfung bis hin zu einer intakteren Umwelt.

Und das mit einer Begeisterung, als wäre sein Kindheitstraum Lokomotivführer gewesen und sein Parteibüchlein grün. Doch der Unternehmer im Coiffeurproduktebereich fährt einen SUV («Ich bin ein unverbesserlicher Autofan») und politisiert für die Schweizerische Volkspartei («Ich habe aber meine eigene Prägung gefunden»).

«Ein Ferrophiler bin ich sicher nicht.»

Patric Zimmermann, Obergomser Gemeindepräsident

Sein Grossvater habe zwar für die SBB gearbeitet: «Sonst habe ich keinen persönlichen Bezug zur Eisenbahn. Ein Ferrophiler bin ich sicher nicht.» Begleitet wird diese Einschätzung wie auch viele seiner weiteren Erläuterungen von Walliser Kraftausdrücken – määrdä, das isch ä Trottil. Es braucht wohl diesen hemdsärmeligen Charme und diesen Enthusiasmus, dass man im Obergoms in diesen Tagen ernsthaft von einem Grimseltunnel träumt. Wieder einmal.

Mehrere Anläufe für einen Grimseltunnel

Die Idee, die beiden Gebirgstäler mit Schienen zu verbinden, ist nicht neu. Bereits 1850 stellte ein Politiker aus dem Piemont die Idee zur Diskussion. Vor und nach dem Ersten Weltkrieg wurde sie weiter konkretisiert, versandete aber.

1968 nahm Bundesrat Roger Bonvin, damaliger Chef des Verkehrsdepartements, die Idee wieder auf. Er erteilte einen Studienauftrag, wie ein Verkehrsnetz auf 1500 Metern Höhe die Täler des Gotthardmassivs verbinden könnte. Die Studie empfahl in einer ersten Etappe den inzwischen realisierten Tunnel zwischen Oberwald und Realp UR und in einer späteren Etappe den Grimseltunnel zwischen Oberwald und Handeck. Allerdings wehrte sich das Finanzdepartement gegen diese Pläne.

**«Jetzt derfemer üs nur nit d Hüt über d Oorini
zie laa.»**

nochmals der Gemeindepräsident von Obergoms, Patric Zimmermann

Vor 20 Jahren wurde der nächste Versuch lanciert: Seitdem treibt die Interessengemeinschaft Grimseltunnel das Projekt voran. Ende Jahr sei das Projekt eines multifunktionalen Grimseltunnels baureif, ist Gemeindepräsident Zimmermann überzeugt: «Jetzt derfemer üs nur nit d Hüt über d Oorini zie laa.» Für Nicht-Walliser: Jetzt dürfen wir uns nur nicht über den Tisch ziehen lassen. Die Realisierung sei zum Greifen nah, ein Baubeginn 2027 realistisch.

Ennet dem Grimsel, im bernischen Guttannen, tönt es gleich. Die lokale Bevölkerung wolle unbedingt einen gemeinsamen Tunnel für Strom und Bahn, das Projekt sei fantastisch, sagt Gemeindepräsident Werner Schläppi: «Ich habe bis jetzt keine einzige kritische Stimme gehört.»



Die meisten Hochspannungsmasten im Grimselgebiet sollen verschwinden und die Stromleitungen in den Berg verlegt werden.

Foto: Andrea Soltermann

Selbst Landschaftsschützer sind begeistert vom Projekt. Kein Wunder, sollen doch 120 Masten aus dem Naturschutzgebiet verschwinden. Im Unterstützungskomitee ist Raimund Rodewald, Präsident der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, aber auch viele Berner und Walliser Politiker sowie Prominente wie Alt-Bundesrat Adolf Ogi, Skiweltmeister Daniel Albrecht oder der ägyptische Grossinvestor Samih Sawiris.

Gesamtkosten von rund 600 Millionen Franken

Die Kosten für den Eisenbahntunnel sind mit rund 600 Millionen Franken überschaubar (250 Millionen für die Stromleitung, 350 Millionen für die Schmalspurbahn). Die geologischen Verhältnisse dank vielen Bohrungen bekannt – mit fast ausschliesslich Granit und Gneis bestens geeignet für den Tunnelbau.

Der geplante Grimseltunnel



3 km

© OpenStreetMap contributors

Grafik: db; Quelle: grimseltunnel.ch

Auch die lokale Bevölkerung ist vom Projekt eines 23 Kilometer langen, eingleisigen Schmalspurtunnels überzeugt. Das zeigte sich an einer Infoveranstaltung Mitte Oktober. Die Mehrzweckhalle in Oberwald ist mit fast hundert Leuten gut gefüllt, der Tenor: Jetzt sollten wir die Chance packen. Auftritt Beat Rieder, letzter Referent an diesem Abend. Ja, derjenige Rieder, der als Ständerat in Bern massgeblich dazu beitrug, dass in der Septembersession die Schweizer Energiepolitik vollständig umgekrempelt wurde. Solaranlagen in den Alpen sind ab sofort erlaubt, die Grimselstaumauer kann erhöht werden.

Der Bundesrat soll 2023 entscheiden

Jetzt müssten Nägel mit Köpfen gemacht werden, sagte Rieder den Einheimischen. Rieder will dem Grimseltunnel zum Durchbruch verhelfen, indem er den eingeleiteten Verwaltungsprozess aushebelt, mit einem parlamentarischen Vorstoss, unterzeichnet von Vertretern sämtlicher Parteien. «Bereits in der Dezembersession hoffe ich auf das entsprechende Bekenntnis für diese Randregion.» Spätestens im Jahr 2023 soll demnach der Bundesrat dem Parlament einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimseltunnels vorlegen – eine Sonderfinanzierung, die eine schnelle Realisierung ermöglicht.

Alles klar, könnte man meinen, eine beschlossene Sache also. Doch der eingeleitete Prozess ist kompliziert, gespickt mit Unwägbarkeiten. Das Hauptproblem sind zwei verschiedene rechtliche Bewilligungsverfahren, die parallel verlaufen, aber mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Eines für den Neubau der Hochspannungsleitung, eines für das Eisenbahnprojekt. Beim Strom ist das Bundesamt für Energie (BFE) federführend, beim Tunnel das Bundesamt für Verkehr (BAV). Weit fortgeschritten ist dasjenige des BFE, das dem multifunktionalen Tunnel mit einer Stromleitung und einer Schmalspurbahn eine reelle Chance einräumt. Letzterer müsste aber rechtzeitig beschlossen werden, sprich bis 2027.



Beat Rieder an seinem Wirkungsort: Im Ständerat hat der Mitte-Politiker schon einige Coups angestossen, zuletzt in der Energiepolitik.

Foto: Raphael Moser

Deutlich kritischere Töne sind aus dem BAV zu vernehmen. Das Amt verweist darauf, dass der Bundesrat zum Schluss gekommen sei, dass das volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Verhältnis eines multifunktionalen Tunnels ungünstig sei und dass das Projekt nur zweite Dringlichkeit habe. Realist Rieder hegt grösste Zweifel, dass der alleinige Weg über die Bahnfinanzierungsschiene ohne eine besondere Finanzierung für dieses in der Schweiz einmalige Bündelungsprojekt von Erfolg gekrönt sein wird. Dies legte er den Bewohnerinnen und Bewohnern von Oberwald schonungslos dar – und wurde damit an diesem Abend ein wenig zum Stimmungskiller.

Doch Gemeindepräsident Zimmermann lässt das kalt. Und er setzt zu einem Vergleich an, der seiner Ansicht nach die paar Kritiker verstummen lassen sollte. Der Bau eines einzigen Autobahnkilometers schlage mit 140 Millionen Franken zu Buche. «Mit den Kosten für unseren Tunnel, den 350 Millionen Franken für den Bahnanteil, könnte man gerade mal 2,5 Kilometer Nationalstrasse erstellen», sagt der SVP-Politiker und Autofan.

«Apropos» – der tägliche Podcast

Den Podcast können Sie kostenlos hören und abonnieren auf Spotify [↗](#), Apple Podcasts [↗](#) oder Google Podcasts [↗](#). Falls Sie eine andere Podcast-App nutzen, suchen Sie einfach nach «Apropos».

Apropos – der tägliche Podcast des Tages-Anzeigers | EP404

Ein neues Loch durch die Alpen

00:00
12:09

1X
PRIVACY
SHARE
SUBSCRIBE

E404	Ein neues Loch durch die Alpen	12:09
B	Nia Liest: «Der wahre Tennis-King» (2/2)	17:49
E403	Kohle boomt – und die Schweiz profitiert	09:44
B	Bonus: «Politbüro» – Wer zieht für die SVP in den Bundesrat?	41:22
E402	Reich & Unbekannt: Die Genfer Familie Apontes ist fast so reic...	20:40

Hier finden Sie weitere Informationen zum Podcast.

Gregor Poletti ist Inland-Redaktor und seit über 30 Jahren im Journalismus tätig. Alles was gesellschaftspolitisch bewegt, lässt ihn in die Tasten greifen – von Tempo 30 bis zur Sterbehilfe. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

0 Kommentare