

Informationsanlass Obergoms

*Mittwoch, 12. Oktober 2022, 18.30
Sporthalle, Oberwald*

Projekt Grimseltunnel – Aktueller Stand und nächste Schritte

*Dres von Weissenfluh, Sekretär Grimselbahn AG,
Patric Zimmermann, Verwaltungsrat Grimseltunnel, Gemeindepräsident
Thomas Gasser, Mitglied Beirat Grimselbahn AG
Beat Rieder, Verwaltungsrat Grimselbahn AG, Ständerat
Sebastian Glenz, Moderator*

Grimseltunnel vor der Realisierung?



Begrüssung

Sebastian Glenz

Einleitung

Dres von Weissenfluh, Sekretär Grimselbahn AG

Die Grimselbahn aus der Sicht der Gemeinde

Patric Zimmermann, Gemeindepräsident

Tunnelbau im Grimselgranit

Thomas Gasser, Mitglied Beirat Grimselbahn AG

Aktueller Stand der notwendigen Entscheidungen

Beat Rieder, Verwaltungsrat Grimselbahn AG

Podiumsdiskussion

Sebastian Glenz

Der Grimseeltunnel

Erst eine Vision –
heute ein Projekt kurz
vor der Realisierung

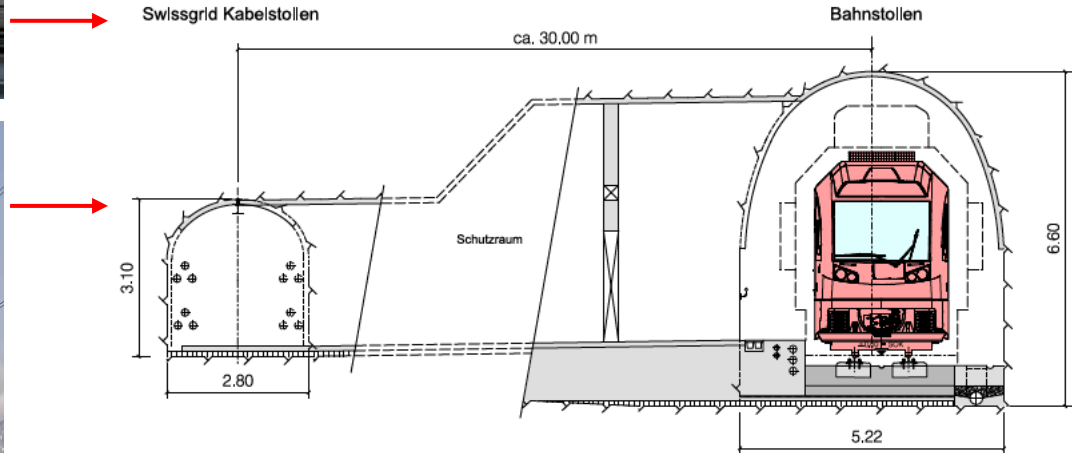


Der Grimseltunnel

**Zusammenschluss der
Schmalspurnetze in
der Schweiz**



Multifunktionale Tunnel-Anlage für Bahn und Höchst- spannungsleitung, 23 km



Ausstellung in den Standortgemeinden

Bahnwaggons der zb und der MGB in Innertkirchen,
in Guttannen und in Oberwald
vom 1. Juni 2022 bis Ende Oktober 2022

Innertkirchen



Guttannen



Oberwald



**Breite Unterstützung der einheimischen Bevölkerung
als Grundvoraussetzung für die Realisierung**



ab 2019 in der Verantwortung



Hans Wicki, Verwaltungsratspräsident
Grimselbahn AG



Nadja Umbricht Pieren,
Vizepräsidentin Grimselbahn AG



Beat Rieder, Verwaltungsrat
Grimselbahn AG



Thomas Egger, Präsident Beirat
Grimselbahn AG

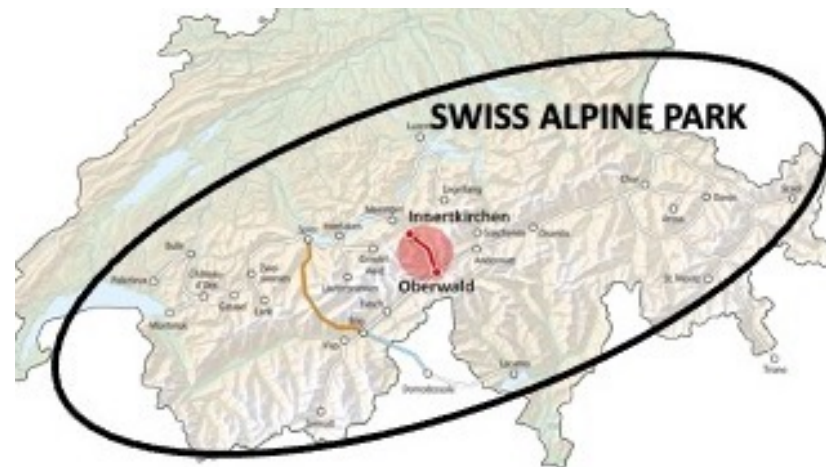
ab 2022 Erweiterung des Verwaltungsrats

Markus Geyer (ehemals Stv. Leiter Infrastruktur SBB)
Roland Kobel (ehemals Projektleiter Durchmesserlinie)
Walter Brog (Gemeindepräsident Innertkirchen)
Patric Zimmermann (Gemeindepräsident Obergoms)

Nutzen für den Tourismus?



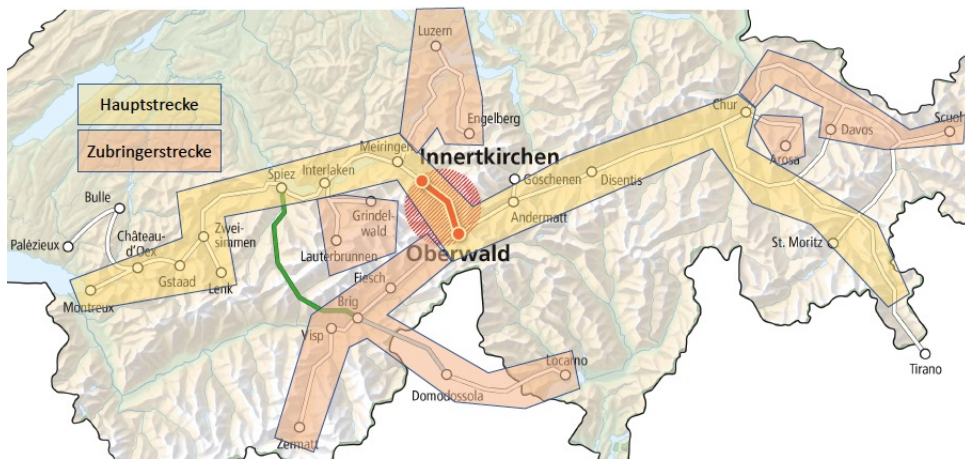
Zusätzlich 100'000 Fahrten pro Jahr
dank attraktiven Packages



Packages mit Unterkunft, Bahn und Gepäcktransport
auch rasch verfügbar – Lötschberg Bergstrecke

Projekt Grimseltunnel

Gepäcktransport mit Grimseltunnel



Kosten pro
Gepäckstück
17 CHF

Attraktive
Zeiten



Kosten pro
Gepäckstück
25 CHF

Optimierung
erforderlich

Wirtschaftliche und touristische Vorteile für das Wallis und das Berggebiet

Für die betroffenen Randregionen hat das Projekt ein ausgewiesenes regionalwirtschaftliches Potential und trägt zur Verbesserung ihrer Standortattraktivität bei.

Touristische Vorteile liegen auf der Hand

Mit einer Grimselbahn würden auch die Gebirgskantone besser erschlossen

Aber nicht nur wirtschaftlich, Nein.

Die Realisierung des Grimseltunnels würde auch einen Beitrag zum Landschafts- und Klimaschutz leisten.

Mitwirkungsverfahren

Der Gemeinderat Obergoms setzt sich jedoch für eine landschaftlich angepasste Linienführung innerhalb des Korridor-Abschnitts Freileitung Oberwald - Ulrichen ein.

Natur und Ortsbild sollen nach bestmöglichen Massnahmen berücksichtigt werden.

Der im SÜL-Verfahren vorgeschlagene Standort ist für die Gemeinde nicht akzeptierbar.

Die Grimseilbahn aus Sicht der Gemeinde



Die Grimseibahn aus Sicht der Gemeinde

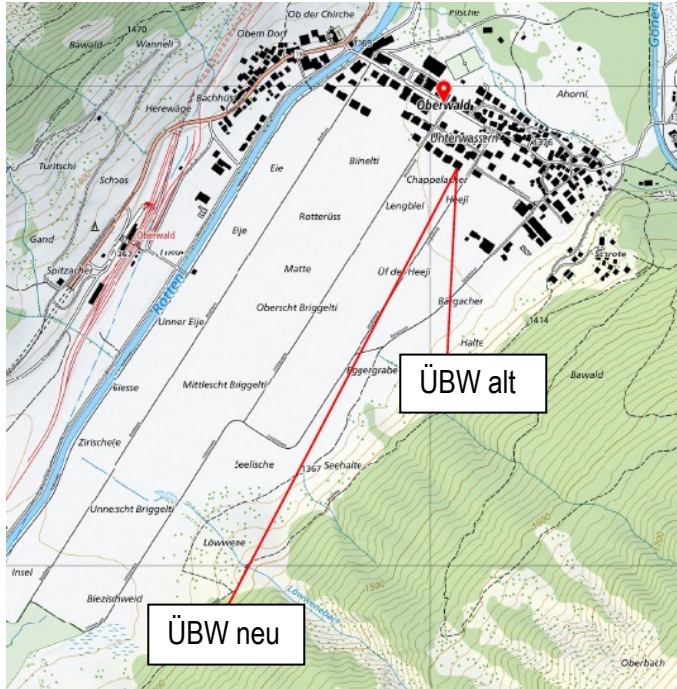


Abbildung 2: Standort ÜBW.

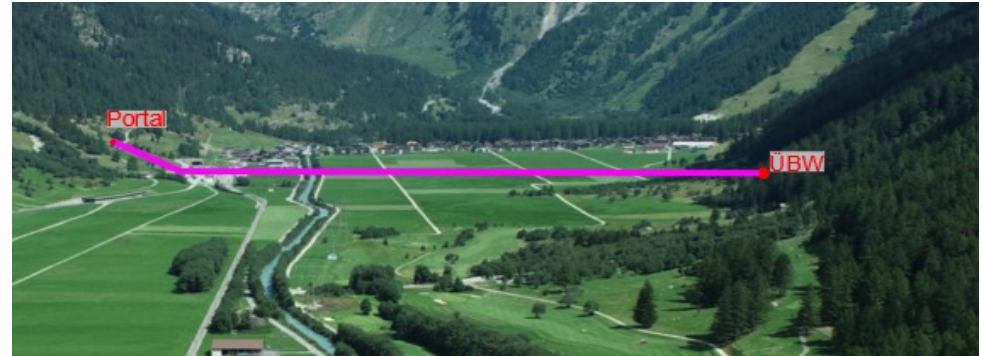


Abbildung 3: Talquerung unterirdisch weit entfernt von Unterwassern.

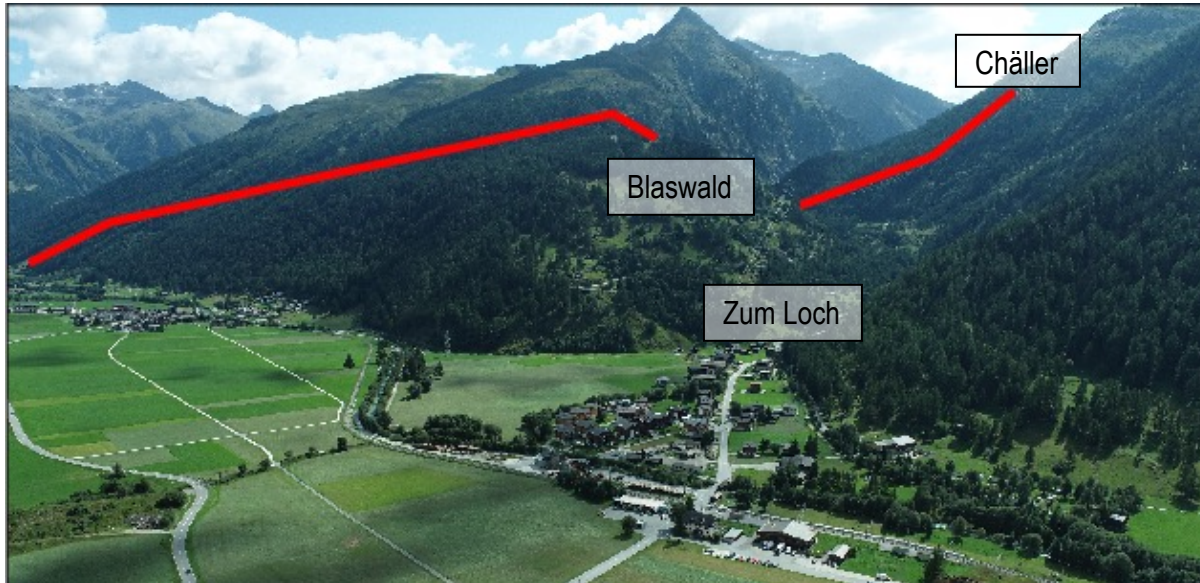


Abbildung 5: Beispiel Trasse Feileitung.

Linienführung

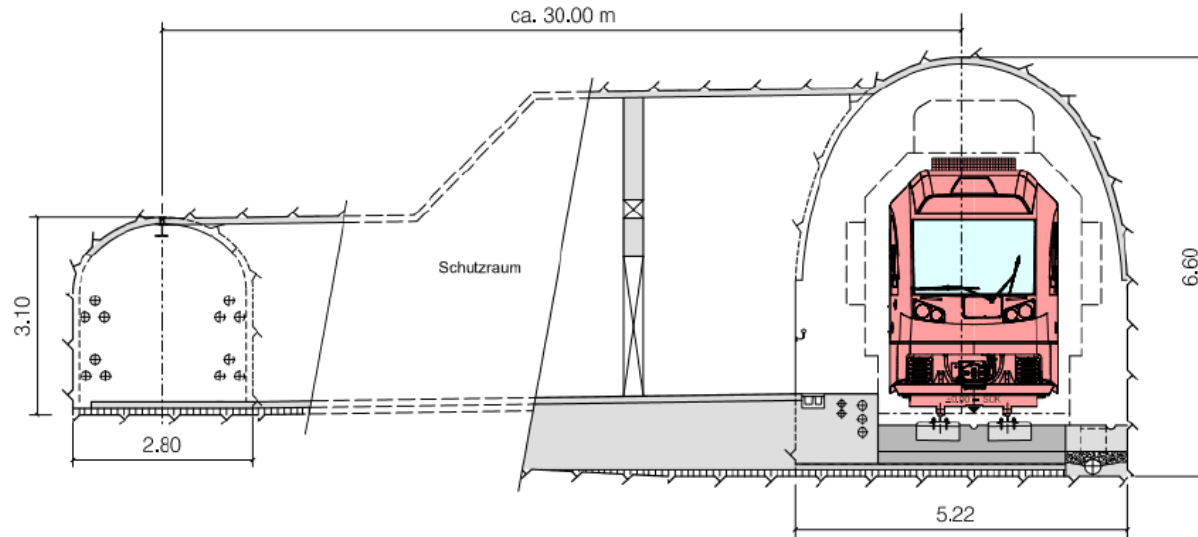


Bau in drei Tunnel-Abschnitten:

- Innertkirchen – Guttannen (Station in seitlich offener Galerie)
- Guttannen – Handeck (Unterirdische Installationskaverne --> Haltestelle)
- Handeck – Oberwald

Gesamte Länge Neubaustrecke: 23 km

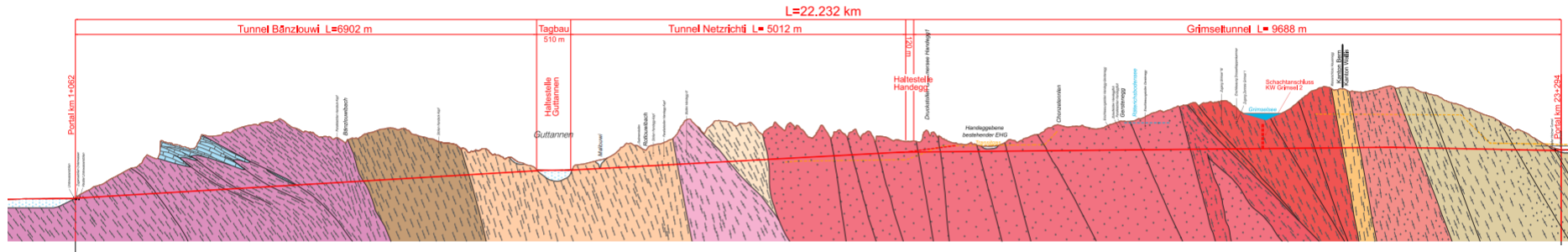
Profil der Tunnelanlage



Zwei parallele Stollen; ca. 30 m Abstand; Querschläge alle 500 m:

- Bau: Gleichzeitiger Ausbruch; sprengtechnisch → Synergien im Bauprozess
- Grosser Stollen für Bahn
- Querschläge als Personenschutzrume
- Kleiner Stollen für Kabel + Lüftung von Personenschutzrumen + Flucht

Geologie
















Geologie am Grimsel, entlang der geplanten Linienführung:

- Durchwegs in standfestem Granit und Gneis
- Einzig im Bereich Chapf wenige eingelagerte Sedimente (blau)
- Situation bestens bekannt: Stollen und Schächte der Kraftwerksanlage, 150 km

Vorteile für Stollenbau:

- Kein Beton-Ausbau erforderlich (Felssicherung mit Spritzbeton in Kalotte)
- Geringes Kostenrisiko

quartäre Lockergesteine		Lockergesteinsbecken
mesozoische Sedimente		Parautochthone Sedimente
granitoide Gesteine		Mittagfluh-Granit
		Zentraler Aare-Granit
		Übergangsbereich Zentraler Aaregranit
		Grimsel-Granodiorit
		Südwestlicher Aaregranit
aitkristalline Gesteine		Innertkirchen-Lauterbrunnen-Zone
		Erstfeld-Gneiskomplex
		Guttannen-Gneiskomplex
		Ofenhorn-Stampfhorn-Gneiskomplex
		Bärgg-Gneiskomplex
	Südliche Gneiszone	

Kostensicherheit hoch !

Gesamtkosten ca. 600 Mio. CHF, davon 2/3 Kosten für Tunnelbau

Kostenzusammenstellung derzeit in Endbereinigung → umfassende Projektvorbereitung zuhanden BAV, Ende 2022

Kostenberechnung gestützt auf:

- Detaillierte Projektvorbereitung, 2014 bis 2022
- Zwei verschiedenartige Richtofferten
- Zahlreiche Referenzprojekte aus Kraftwerksbau

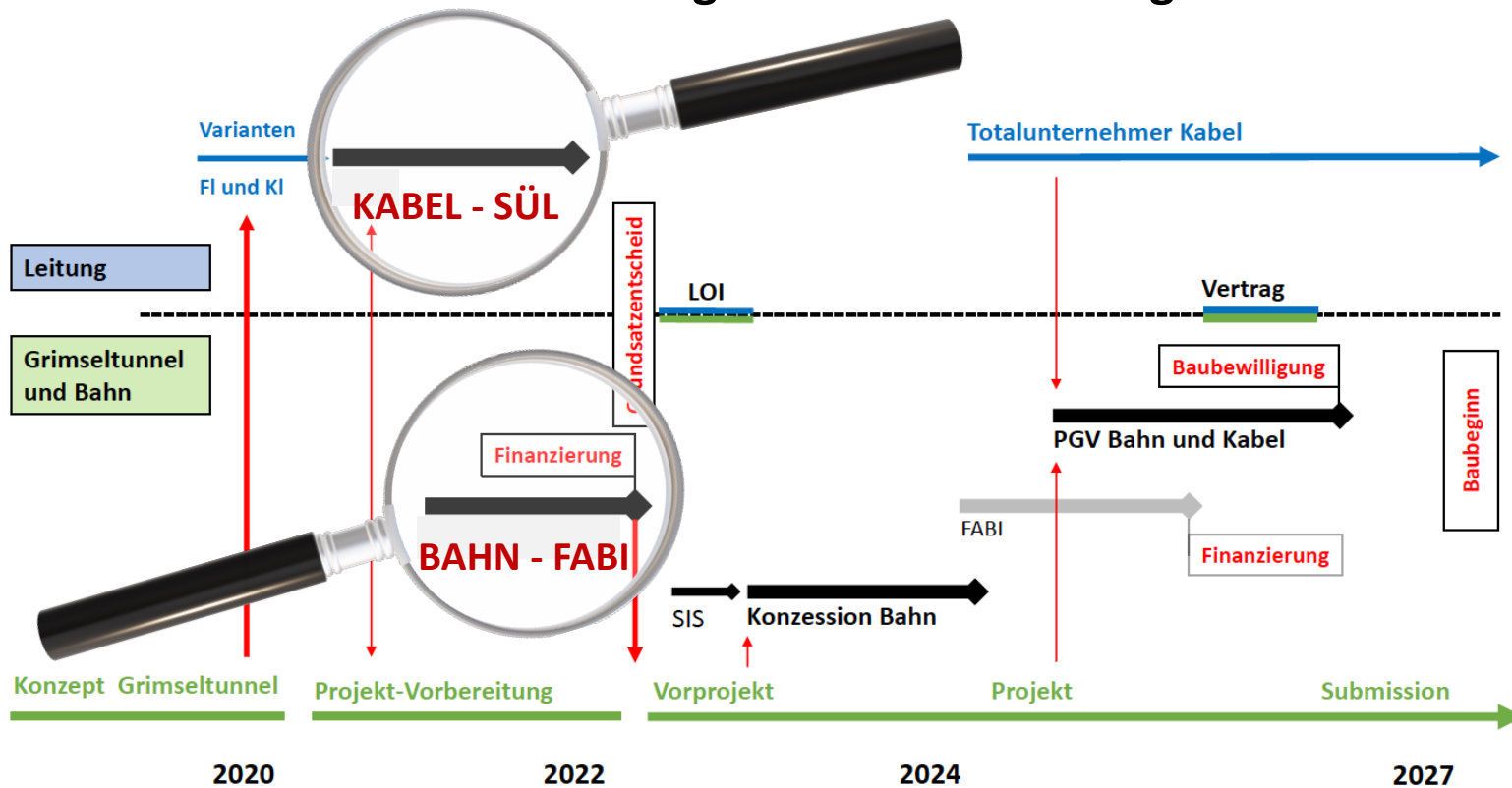
Geologische Verhältnisse:

- ausserordentlich günstig für Stollenbau
- Bestens bekannt

→ **Kosten wesentlich tiefer als bei anderen Bahnprojekten**

→ **Kosten-Risiko ausserordentlich klein**

Multifunktionale Kabel-Bahn-Anlage: Zwei Entscheidungen



Kabel: SÜL-Verfahren 203 Grimselleitung

Weitgehende Erdverkabelung der Grimsel-Leitung

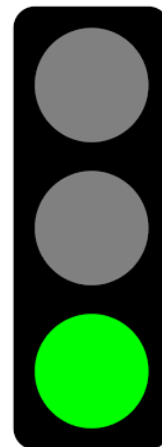
Nach der Beurteilung von 39 Kriterien aus den Bereichen Raumentwicklung, Umwelt, Technik und Wirtschaftlichkeit empfiehlt die Begleitgruppe nun eine Erdverkabelung zwischen Innertkirchen und Oberwald (23 km) und eine Freileitung zwischen Oberwald und Ulrichen (4.5 km). Es gibt eine Variante nur Kabel und eine Alternativvariante Kabel-Bahn.

Präferenz für Kabel-Bahn-Lösung

Werden sämtliche Anforderungen an die Alternativvariante erfüllt, setzt Swissgrid gemeinsam mit der künftigen Infrastrukturkonzessionärin des multifunktionalen Grimselbahntunnels die Alternativvariante um.

Mitwirkungsverfahren der betroffenen Kantone und Regionen

Stossrichtung: Die Alternativvariante sei als Hauptvariante zu bezeichnen.



Bahn Vernehmlassungsverfahren FABI Zwischenbericht

Haltung BAV

Der Bundesrat spricht 2023 einen Projektierungskredit für die Grimselbahn. Über den Kredit für die Realisierung der Grimselbahn befindet das Parlament im nächsten Ausbauschnitt 2026.

Grimselbahn AG fordert Finanzierung der Realisierung 2023

- 1) Eine teure ineffiziente Parallelprojektierung wird vermieden.
- 2) Die Synergien des Bündelungsprojekts werden vollumfänglich ausgeschöpft.
- 3) Es herrscht Planungssicherheit (swissgrid; Standortgemeinden).

Anmerkung

Ein Ausbauschnitt 2040/45 mit neuen Projekten ist gar nicht vorgesehen.



Lobbyarbeiten der Grimseilbahn AG

- Unterstützung der Regierungen der Standortkantone BE und VS
- Unterstützung der Regierungskonferenz der Gebirgskantone
- Finanzielle Unterstützung durch BE, VS, LU, NW, OW, UR, GR, TI im Vorprojekt
- Unterstützungskomitee mit über 200 Personen aus Politik, Wirtschaft, Sport und Kultur
- Aktive Unterstützung aus den Umweltverbänden
- Auftritt bei der Hauptstadtregion
- Begleitung Mitwirkungsverfahren Sachplan Übertragungsleitungen
- Begleitung Vernehmlassungsverfahren Zwischenbericht FABI



**Aktuell: Einreichung einer Motion in beiden Räten,
der eine Vorlage ans Parlament im nächsten Jahr fordert**

**Ziel: Parlamentsentscheid zur Finanzierung der Grimseilbahn im 2023 über 350 Mio CHF
Baubeginn der multifunktionalen Kabel-Bahn-Infrastruktur Grimseletunnel im 2027**

Fazit: Es braucht einen politischen Entscheid

Motion

Multifunktionaler Grimseltunnel – Chance jetzt nutzen!

Der Bundesrat wird beauftragt, spätestens im Jahr 2023 dem Parlament einen Beschluss zur Finanzierung des multifunktionalen Grimseltunnels vorzulegen.

Begründung:

Das Projekt eines multifunktionalen Grimseltunnels ist per Ende 2022 baureif. Der neue Tunnel sieht einen einspurigen Bahntunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald vor. Mit dem Bau des Tunnels wird gleichzeitig die neue Grimsel-Höchstspannungsleitung unterirdisch verlegt (verkabelt). Der multifunktionale Grimseltunnel weist zahlreiche

Vorzüge und Modellcharakter auf:

- Erstmals werden Bahn und Hochspannungsleitungen über eine längere Strecke (22 km) gebündelt. Damit wird ein Auftrag des Bundesrates aus dem Jahr 2019 zur Bündelung von Infrastrukturen umgesetzt und das Projekt wird Vorbildcharakter haben für weitere Bündelungsprojekte.
- Durch die unterirdische Linienführung und Bündelung werden der Bodenverbrauch reduziert und Eingriffe ins Landschaftsbild sogar rückgängig gemacht, so wie es auch den Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050 entspricht.

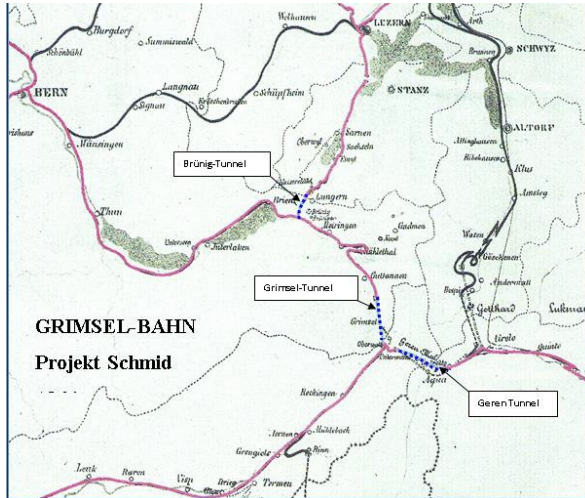
- Dank den Synergien zwischen Verkabelung und Bahntunnel entsteht ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- Mit dem Bau des Grimseltunnels wird erstmals das Schmalspurnetz nördlich und südlich der Berner Alpen zusammengeschlossen und es entsteht ein neues, attraktives touristisches Produkt welches auch die Erreichbarkeit der am Streckennetz liegenden Ortschaften wesentlich verbessert und so regionalökonomische Impulse im zentralen Alpenraum auslösen kann.
- Die bautechnischen Risiken sind minim, da die Geologie an der Grimsel bestens bekannt ist.

Für die Verkabelung der Höchstspannungsleitung besteht eine zeitliche Dringlichkeit. Das entsprechende Sachplanverfahren wurde im Sommer 2022 durchgeführt. Seitens der betroffenen Stellen des Bundes, der Kantone und Gemeinden sowie der weiteren interessierten Akteure wird diese Verkabelung in Kombination mit dem gleichzeitigen Bau des Grimselbahntunnels klar favorisiert. Damit die Verfahren kombiniert und der Bau des Grimseltunnels in Angriff genommen werden kann, muss zwingend ein Finanzierungsentscheid zum bahntechnischen Teil im Jahr 2023 vorliegen.

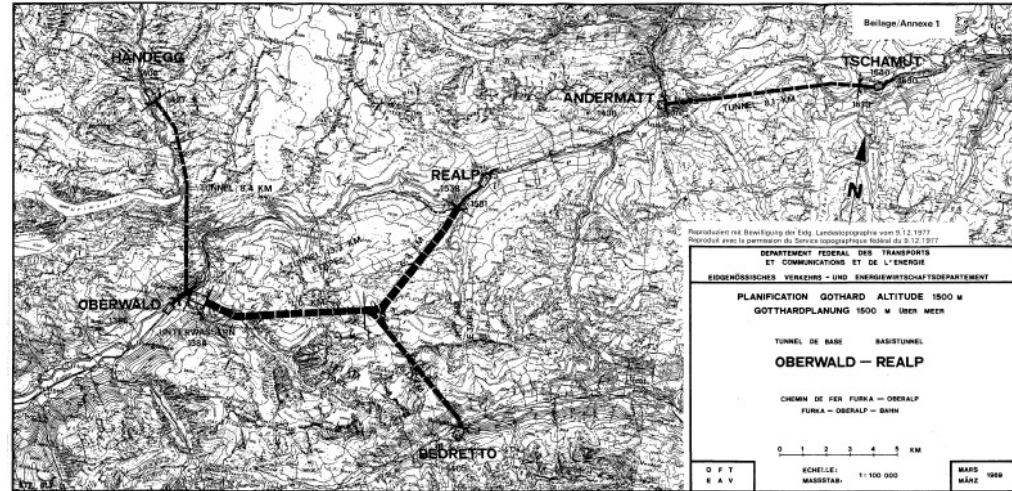
Die Motion wurde am 30. September von Nationalrätin Umbriecht Pieren mit 71 Unterzeichnenden im Nationalrat und von Ständerat Rieder mit 16 Unterzeichnenden im Ständerat eingereicht.

Der Bundesrat muss die Motion in der Wintersession beantworten.

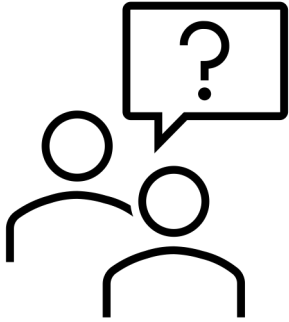
Grimseeltunnel – jetzt zum Greifen nah! JETZT HANDELN!



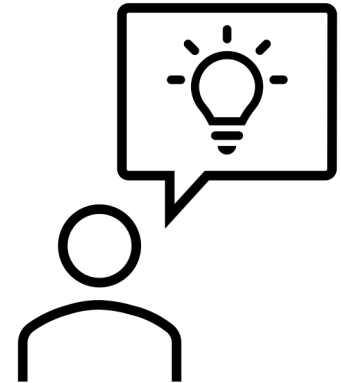
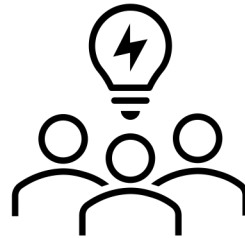
**Evaluation Alpentransversale,
Projekt Schmid 1856**



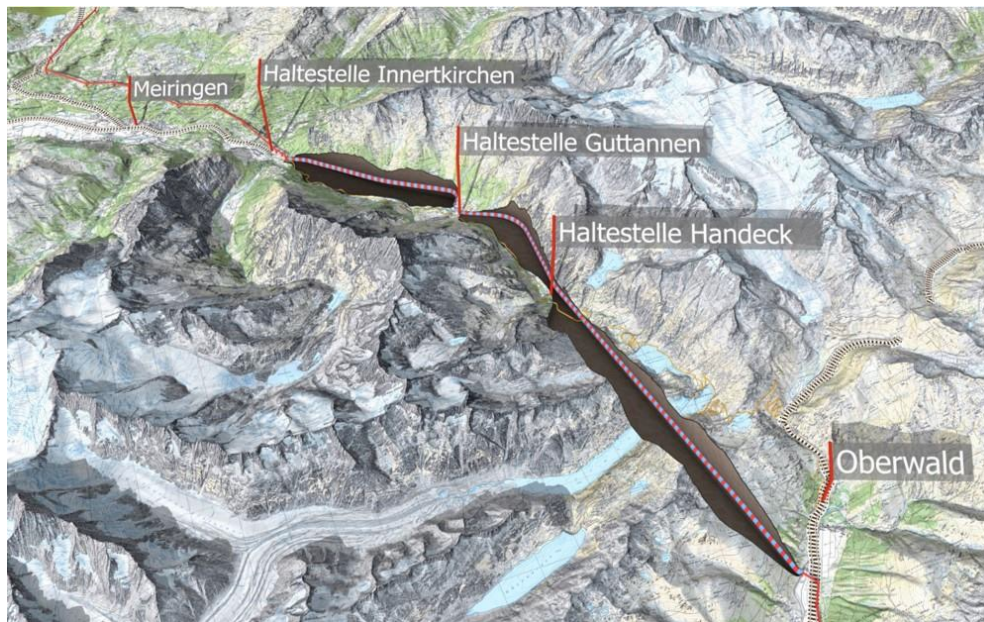
**Projekt Gotthardkreuz,
Projekt Bonvin 1909**



Moderation Sebastian Glenz



Eine Vision mit grossem touristischem Potenzial: die Grimselbahn



Danke für die Unterstützung

www.grimseltunnel.ch