

Geschätzte Damen und Herren

Nr. 3 - Dezember 2025

Das Jahr 2025 neigt sich bereits wieder dem Ende zu. Ein wiederum ereignisreiches Jahr für das Projekt Grimseltunnel, wurde doch unter anderem die Umsetzungsvereinbarung Projektierung Phase 2 unterzeichnet und somit die wichtigen finanziellen Mittel für das Weiterbearbeiten des Projekts freigegeben.

Rückblick Generalversammlung 27. Juni 2025

Die diesjährige Generalversammlung fand am 27. Juni 2025 in Sarnen statt. Es durften zahlreiche Mitglieder begrüsst werden. Herzlichen Dank für das grosse Interesse!

Nebst den gängigen Traktanden der IG Grimseltunnel interessierte vor allem die Präsentation des aktuellen Projektstands durch den Verwaltungsratspräsidenten der Grimselbahn AG, Hans Wicki.

Gerne stellen wir die Unterlagen zur Generalversammlung vom 27. Juni 2025 auf unserer Homepage www.ig-grimseltunnel.ch zur Einsicht zur Verfügung.

Save the Date: Generalversammlung 2026 - Mittwoch, 1. Juli 2026, 11.00 Uhr

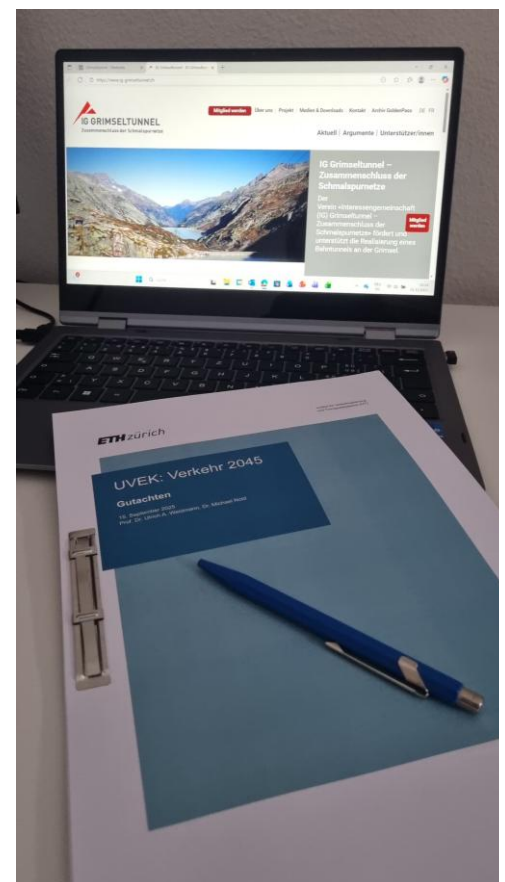
ETH-Gutachten – Weidmann-Bericht «Verkehr 2045»

Das Projekt für den Bau des Grimsel Bahntunnels ist auf Kurs. Das vom UVEK in Auftrag gegebene Gutachten der ETH Zürich zeigt, dass die ganzjährige ÖV-Verbindung zwischen zwei Alpen- und Tourismusregionen vielversprechend ist. Die IG Grimseltunnel ist der klaren Meinung, dass das Projekt im Hinblick auf die massiven finanziellen Synergien im Rahmen des BIF 14 für die Periode 2025-2045 zu priorisieren ist. Den definitiven Entscheid wird das eidg. Parlament im Jahr 2028 fällen. Die IG Grimseltunnel wird die berechtigten Ansprüche der betroffenen Regionen auf der politischen Bühne mit aller Entschlossenheit vertreten.

Link Gutachten ETH:

[Microsoft Word - UVEK-Verkehr45_Schlussbericht_V102.docx](#)

Ohne den raschen Bau des Grimseltunnels würde die Bereitschaft im Haslital und im Goms massiv geschmälert, die wachsende Nutzung der zentralen Alpen für nationale Aufgaben wie Stromerzeugung, Energietransit (Gas/Strom) und Militärflugplätze mitzutragen. Der Bau der neuen Grimselstaumauern wird die Talschaft während Jahrzehnten massiv belasten. Im Kanton Bern kommt dazu, dass die Standortgemeinden keinen Zugriff auf die Wasserzinsen haben. Hier erwarten die Regionen, dass die künftigen Lasten mit konkreten Massnahmen ausgeglichen werden. Andernfalls ist zu befürchten, dass sich die Realisierung wichtiger Projekte verzögert.



Das Gutachten der ETH hält richtigerweise fest: «Das touristische Potential einer Bahnverbindung aus den touristischen Schwerpunkten Interlaken und Luzern in den zentralen Alpenraum erscheint als vielversprechend.» Nicht nachvollziehen kann die IG Grimseltunnel die Einschätzung, wonach die zusätzlichen Betriebskosten hoch sein werden, da keine bisherigen Leistungen ersetzt werden können und keine Eigenwirtschaftlichkeit zu erwarten ist. Im Gegensatz dazu schätzt das bernische Amt für öffentlichen Verkehr die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten auf ca. 1.1 Mio. CHF (inkl. Anteil Wallis). Der gleiche Betrag geht zulasten des Bundes. Das ergibt eine Betriebsabgeltung von 2.2 Mio. CHF pro Jahr für die Grimselbahn. Für die Abgeltungen des bestellten Regional- und Ortsverkehrs zahlt der Kanton Bern heute gesamthaft 216 Mio. CHF mit dem Bundesanteil ergeben sich total 460 Mio.; die 2.2 Mio. CHF für die Grimselbahn sind verglichen damit ein verschwindend kleiner Anteil. Die IG Grimseltunnel kann die Berechnung der Abgeltung nicht nachvollziehen. Es ist offensichtlich, dass die Passagierzahlen extrem niedrig angenommen werden.

Der geplante Tunnel ist 22 Kilometer lang. Das von acht Kantonen unterstützte Projekt stützt sich auf eine zehnjährige detaillierte Planung, sowie auf die in vielen Jahren bei diversen Stollen- und Tunnelbauten im Grimselgebiet gewonnenen Erkenntnisse. Die äusserst vorsichtigen, kürzlich revidierten und zudem von unabhängigen Experten überprüften Berechnungen gehen von Kosten von rund 750 Mio. CHF aus. Diese Kosten werden bis zum Frühling 2026 anhand von Submissionen erhärtet.

Zu beachten gilt es die klare Positionierung der Bevölkerung vom Haslital und Teile im Goms, die Hochspannungsfreileitungen über ihren Dörfern nicht mehr zu akzeptieren.

Die Machbarkeitsstudie der Universität St. Gallen von 2014 und eine Überprüfung 2022 zeigen, dass der Grimseltunnel gut ausgelastet sein wird. Es wird mit einem Volumen von jährlich mindestens 400'000 Passagieren gerechnet. Die Beispiele verschiedener Tourismusbahnen in der Region zeigen stark steigende Frequenzen: Allein die kleine Gelmer-Standseilbahn bei Guttannen befördert während den vier Monaten Betrieb, über 100'000 Passagiere; Tendenz steigend. Die Zentralbahn befördert jährlich ca. 15 Millionen Passagiere, mit einem jährlichen Wachstum von acht Prozent.

Fazit:

Der Grimseltunnel ist ein Vorzeigeprojekt der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Nachhaltigkeit. Die IG wird sich zusammen mit allen Unterstützerinnen und Unterstützern aus Politik und Wirtschaft dafür engagieren, dass dieses für die Region so wichtige Projekt realisiert werden kann. Die freundeidgenössische Solidarität ist keine Einbahnstraße.

- Die ländlichen Gebiete/Talschaften sind nicht mehr bereit, nur Lasten zu tragen (20 Jahre Baustelle für erneuerbare Energien, neue Staumauern Grimsel und Trift), um schlussendlich keine Vorteile dadurch zu erlangen;
- Die Bündelung von Bahn und Höchstspannungsnetzen ist ein erklärtes Ziel des Bundesrates;
- Die Bündelung bringt eine sichere Stromversorgung (Tunnellösung);
- Die Bündelung ermöglicht einen schnellen Ausbau der nötigen Energieversorgung der Schweiz;
- Die Bündelung verbindet alle Schmalspurbahnen und ermöglicht Synergien mit einer gemeinsamen Investitionspolitik und Betriebsabläufen;
- Die Bündelung erweitert die ÖV-Verbindungen in den Bergregionen BE / VS / OW / UR / GR;
- Planungs- und Kostensicherheit sind belegbar;
- Der Grimseltunnel ist die Lösung;

Interview Laurent Wehrli, Verwaltungsratspräsident MOB

Laurent Wehrli wurde an der Generalversammlung 2025 der Montreux Oberland-Bahn (MOB) zum Verwaltungsratspräsidenten gewählt. In der IG Grimseltunnel nimmt er das Amt des Vize-Präsidenten ein.

Laurent Wehrli, was können Sie uns über sich erzählen?

Ich bin gewählter Nationalrat der FDP aus dem Kanton Waadt. Ausserdem leite ich zwei Unternehmen, die ich gegründet habe, und bin in verschiedenen Ausschüssen und Beiräten tätig. Insbesondere bin ich Vorsitzender der MOB SA.



Welche Verbindungen haben Sie zur MOB oder anderen Eisenbahnunternehmen?

Wie bereits erwähnt bin ich derzeit Präsident der MOB SA, nachdem ich 2022 als Mitglied in den Verwaltungsrat gewählt wurde. Meine Beziehungen zur MOB reichen jedoch weiter zurück, eine enge Zusammenarbeit pflegte ich während meiner 21-jährigen Tätigkeit in der Stadtverwaltung von Montreux, die Beziehungen sind aber auch familiärer Natur, mein Grossvater väterlicherseits arbeitete bei der MOB. Im Verkehrssektor bin ich ebenfalls Mitglied der Compagnie Générale de Navigation sur le Léman – Belle Epoque (CGN-BE).

Welche Bedeutung hat der touristische Bahnverkehr in der Schweiz aus Ihrer Sicht?

Der touristische Bahnverkehr ist unverzichtbar und ergänzt den subventionierten öffentlichen Verkehr: Die Züge sind in der Schweiz mit dem Tourismus gewachsen, der Tourismus hat viele Entwicklungen im Eisenbahnwesen erleichtert und motiviert. Die Ausgaben der Gäste tragen zum finanziellen Gleichgewicht mehrerer Unternehmen bei. Sogenannte Touristenzüge sichern den Fortbestand und die Entwicklung der Mobilität, insbesondere für die Bevölkerung in den Bergregionen. Die Wechselwirkungen waren/sind vielfältig, in der Vergangenheit und in der Zukunft!

Darüber hinaus punktet der Zug mit seiner unvergleichlichen Umweltbilanz im Vergleich zu einer gleichen Strecke, die mit dem Reisebus oder dem Privatfahrzeug zurückgelegt wird.

Welche Rolle spielen Panoramazüge?

Panoramazüge waren und sind Teil der nützlichen Entwicklungen, die ich erwähnt habe. Sie sind ein starkes Marketingargument, da sie technische Kompetenz mit der besonderen Schönheit der Landschaften verbinden, die so zur Freude der Reisenden besonders zur Geltung kommen.

Im Jahr 2020 haben die MOB und die BLS eine direkte Bahnverbindung zwischen Montreux und Interlaken mit einem Spurwechsel in Zweisimmen eingerichtet, so dass die Fahrgäste ohne Umsteigen zwischen diesen beiden Städten reisen können. In gewisser Weise sind die Meterspurstrecken zwischen Luzern und Montreux nun «verbunden». Wo sehen Sie einen Vorteil einer Verbindung über den Grimseltunnel?

Sowohl Schweizer als auch ausländische Touristen schätzen zunehmend Angebote für Entdeckungsreisen, darunter auch die Grand Tour. Die Verbindung Montreux-Interlaken trägt dazu bei. Die Verbindung durch den Grimseltunnel wird in diesem Sinne zusätzliche Möglichkeiten bieten, sowohl um Ziele zu erreichen, die ohne diese Verbindung schwieriger zu erreichen sind, als auch um Landschaften zu bewundern, die weniger leicht zugänglich sind, insbesondere für Touristen, die nur wenige Tage in der Schweiz bleiben. All dies bietet wirtschaftliche Chancen.

Was denken Sie, welcher Verkehr würde den Grimseltunnel am stärksten frequentieren?

Auch wenn die Bevölkerung aus der Region eine solche neue Verbindung zweifellos nutzen würden, ist davon auszugehen, dass der touristische Verkehr aus dem In- und Ausland grösser sein wird.

Welche wirtschaftlichen Chancen bietet der Grimseltunnel?

Eine solche neue Verbindung wird wirtschaftliche Chancen für alle betroffenen Regionen mit sich bringen und auch neue Arbeitsplätze in den Bergregionen schaffen, die sehr willkommen sind.

Sollte der Grimseltunnel nicht realisiert werden, welche Folgen hätte dies Ihrer Meinung nach?

Die Realisierung der potentiellen Entwicklungen und die daraus entstehenden positiven Auswirkungen würden fehlen.

Wie können sich die Mitglieder der IG Grimseltunnel engagieren, um die Chancen für den Bau des Grimseltunnels zu erhöhen?

Kommunizieren, informieren, erklären, insbesondere zu einem wichtigen Punkt: Dieses Eisenbahn-Tunnelprojekt ist als Ergänzung zu dem Tunnel geplant, der gebaut wird, um den Anschlussbedarf der Stromnetze zu decken. Es handelt sich also um eine einmalige Gelegenheit, ergänzend zu handeln, was bedeutet, dass es sinnvoller und kostengünstiger ist!

Ihr Schlusswort

Die Schweiz hat sich dank Visionären entwickelt, dank Menschen, die keine Angst hatten, sich zu engagieren und sich nicht von Kritik aufhalten liessen! Lasst uns würdige Erben unserer Vorgänger sein!

Geschätzte IG-Mitglieder wir zählen weiterhin auf Ihre große Unterstützung.

Wir wünschen Ihnen frohe Weihnachten und alles Gute im neuen Jahr.

VORSTAND IG GRIMSELTUNNEL

FROHE
weihnachten