

## Bundesrat anerkennt Grimseltunnel als Schlüsselprojekt

Liebe Mitglieder der IG Grimseltunnel  
Geschätzte Damen und Herren

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 28. Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Gestützt auf ein Gutachten der ETH Zürich, sowie Analysen der zuständigen Bundesämter kommt der Bund zum Schluss, dass bei der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur für die kommenden Jahrzehnte der Grimseltunnel zu den sechs Bahn-Schlüsselprojekten bis 2045 zählt.

Der Vorstand der Interessengemeinschaft (IG) Grimseltunnel nimmt diesen Entscheid des Bundesrates mit grosser Freude zur Kenntnis, berücksichtigt er doch die berechtigten Interessen der Gebirgs- und Tourismusregionen der Schweiz. Die wichtige Weichenstellung ist nicht zuletzt Ausdruck des föderalistischen Ausgleichs, denn mit ihrer Wasserkraft leisten diese Regionen einen wesentlichen Beitrag zur Versorgung des ganzen Landes mit sauberem Strom und zum wirtschaftlichen Erfolg der gesamten Stromwirtschaft. Dieser Beitrag wird mit dem Ausbau der Wasserkraft noch gewichtiger. Folgt auch das Parlament dem Entscheid des Bundesrates, dann würden lediglich rund zwei Prozent des gesamten Investitionsvolumens in die Berggebiete fließen. Der Nutzen des Grimselprojekts ist unter diesem Aspekt zwingend zu würdigen.

Der von acht Kantonen unterstützte, kombinierte Grimseltunnel wird nicht nur für die Bahn, sondern auch für eine Hauptschlagader des schweizerischen Stromnetzes gebaut. Die Kritik in den letzten Tagen zielte vor allem auf die Baukosten und den Nutzen des Projekts. Bei den nun immer wieder genannten Kosten von 800 Mio. CHF handelt es sich um Bruttokosten. Die äusserst vorsichtigen und von unabhängigen Experten überprüften Berechnungen gehen aktuell von rund 750 Mio. CHF aus. Dank Synergien mit der bereits geplanten neuen Hochspannungsleitung von Swissgrid sowie Beiträgen Dritter, dürfte der Bau den Bahninfrastrukturfonds bzw. die Steuerzahlenden deshalb schliesslich mit rund 500 Millionen Franken belasten.

Bahnverbindungen in der Schweiz sind nicht sehr häufig wirtschaftlich. Die Zentralbahn, die den Betrieb der Grimselbahn übernimmt, ist auf Erfolgskurs. So weist sie mit ihren jährlich 15 Millionen Passagieren und einem Passagier-Wachstum von acht Prozent eine solide Wirtschaftlichkeit aus. Die Machbarkeitsstudie der Universität St. Gallen von 2014 und eine Überprüfung 2022 zeigen denn auch, dass der Grimseltunnel gut ausgelastet sein dürfte. Es wird mit einem Volumen von jährlich mindestens 400'000 Passagieren gerechnet. Der Trend ist klar, zeigen doch die Beispiele verschiedener Tourismusbahnen in der Region stark steigende Frequenzen. Allein die kleine Gelmer-Standseilbahn bei Guttannen befördert während den vier Monaten Betrieb über 100'000 Passagiere; Tendenz steigend.

Auch die Betriebskosten sind verkraftbar: Das bernische Amt für öffentlichen Verkehr schätzt die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten auf ca. 1.1 Mio. CHF. (inkl. Anteil Wallis). Der gleiche Betrag geht zu Lasten des Bundes. Das ergibt eine Betriebsabgeltung von 2.2 Mio. CHF für den Grimseltunnel. Dieser wird entsprechend nur 0,5 Prozent der Abgeltung des bestellten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton Bern beanspruchen. Im Übrigen sind die Betriebskosten in einem Bahn-Tunnel mit guter Geologie und ohne Wassereintritte verhältnismässig.

## 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 Alpenregion so wichtige Projekt realisiert werden kann. Die freundeidgenössische Solidarität ist keine Einbahnstraße.

- Die Bündelung von Bahn und Höchstspannungsnetzen
  - ist ein erklärtes Ziel des Bundesrates;
  - bringt eine sichere Stromversorgung (Tunnellösung);
  - ermöglicht einen schnellen Ausbau der nötigen Energieversorgung der Schweiz;
  - verbindet alle Schmalspurbahnen und ermöglicht Synergien mit einer gemeinsamen Investitionspolitik und Betriebsabläufen; schliesst die letzte Lücke im Schmalspurnetz der Bergregionen BE / VS / OW / UR / GR.
- Die Belastung des Bahnfonds mit 500 Millionen Franken und die geschätzten Abgeltungen durch die öffentliche Hand sind verhältnismässig und verkraftbar.
- Die Planungs- und Kostensicherheit ist belegbar.
- Die betroffenen ländlichen Gebiete/Talschaften sind bereit, neue Lasten zu tragen (20 Jahre Baustelle für erneuerbare Energien, neue Staumauern Grimsel und Trift), wenn sie dafür auch einen Ausgleich erhalten.
- Der Grimseltunnel ist eine Lösung für die gesamte Alpenregion zu vertretbaren Kosten und sehr gut abgeklärten Risiken.

Geschätzte IG-Mitglieder, das Projekt Grimselbahn befindet sich in einer entscheidenden Phase. Noch nie war unser Projekt so weit, im technischen so auch im politischen Prozess, wie zum jetzigen Zeitpunkt. Wir zählen auch weiterhin auf Eure großartige Unterstützung und freuen uns auch auf Eure Rückmeldungen und Anregungen. Bitte vergesst dabei nicht, für unser gemeinsames Anliegen zu werben.

In dieser entscheidenden Phase braucht es die Unterstützung aller Mitglieder.

Freundliche Grüsse

**Präsident IG Grimseltunnel**  
Roger Nager