

Der parlamentarische Prozess wurde mit der Vernehmlassung gestartet. Nun gilt es ernst... Gerne machen wir auf die Kernbotschaften unseres Projekts Grimselbahn / Grimseltunnel noch einmal aufmerksam. Es gilt diese zu verbreiten und mit Fakten das Projekt zu stützen.

Fakten zum Projekt Grimseltunnel

KERNBOTSCHAFTEN

Pionierprojekt - Belastbare Kostenbasis – Klarheit für die Politik

Der Bau eines kombinierten Bahn- und Stromtunnels durch die Grimsel ist eine Pioniertat, nachhaltig und gründlich vorbereitet. Er

- stellt die Energieversorgung der Schweiz in einem kombinierten Tunnel nachhaltig sicher;
- kostet den Bund weniger als 500 Millionen Franken — 2 % der geplanten Investitionen von mindestens 24 Milliarden für das schweizerische Bahnnetz;
- ermöglicht einen fairen Ausgleich zwischen Stadt und Land, Berg und Tal: bessere Anbindung und attraktivere Tourismusangebote der Alpenregion für die ganze Schweiz;
- basiert auf einer verbindlichen Kostenberechnung — Politik und Bevölkerung wissen diesmal vor dem Entscheid mit hoher Zuverlässigkeit, was auf sie zukommt;
- wird erst nach dem grünen Licht der Politik gebaut — und die Unternehmer werden für Kostenüberschreitungen zur Kasse gebeten (Allianzverfahren).

1. Belastbare Kostenbasis

Der Grimselbahntunnel kostet den Bund weniger als 500 Millionen Franken. Die Planer des BAV gingen bisher von einem provisorischen, aufgerundeten Betrag von 800 Millionen aus. Diese Summe umfasst den Bau der Tunnelanlage und der Bahninfrastruktur.

Mitte Juli 2026 vergab der Verwaltungsrat der Grimselbahn AG den Auftrag für die Projektierung und den Bau des Bahntunnels an eine Projektallianz. Der Zuschlag erfolgte unter dem Vorbehalt der Finanzierung des Projekts durch den Bund. Die Auftragssumme beträgt 510 Millionen Franken exklusive Mehrwertsteuer. Dazu kommen noch Kosten für Leistungen ausserhalb der Allianz sowie der Aufwand der Bauherrschaft; abzuziehen ist der noch offene Kostenbeitrag der Swissgrid für die Mitbenutzung der Tunnelanlage. Daraus ergibt sich der Betrag zulasten des Bahninfrastrukturfonds – weniger als 500 Mio. Die belastbare Kostenberechnung wird in die Botschaft Verkehr 45 einfließen.

Es wird nichts präjudiziert. Bundesrat und Parlament sind völlig frei, die Zahlen zu bewerten, die Prioritäten zu setzen und den Bau des Bahntunnels zu genehmigen oder abzulehnen.

2. Das Allianzverfahren als Pionierleistung — Unternehmer tragen Risiko mit

Das übliche Vorgehen ist: Die Planer erarbeiten ein Vorprojekt und schätzen die Kosten auf der Basis vermuteter, resp. aus anderen Projekten bekannter Baukosten. Nach dem Realisierungsentscheid wird das Projekt ausgeschrieben, und die Unternehmer offerieren ihre Leistungen.

Beim Allianzverfahren, das beim Grimseltunnel im Sinne eines Pilotprojekts erstmals zur Anwendung kommt, offerieren die am Bau beteiligten Unternehmer —

Planer, Baumeister und Ausrüster (Bahn, Energie, Kommunikation) — gemeinsam. Die offerierten Zielkosten sind schliesslich Teil des Vertrags.

Alle Beteiligten unterschreiben denselben Werkvertrag mit der Bauherrin. Die Vergütung ist anreizbasiert. Alle müssen effizient arbeiten, und alle tragen die Folgen mit: Wird das Ende nicht eingehalten, beteiligen sich die Realisierungspartner gemeinsam zur Hälfte an der Überschreitung der vereinbarten Zielkosten. Umgekehrt profitieren sie bei einer Kosten-Unterschreitung mit einem entsprechenden Bonus.

DER ENTSCHEIDENDE PUNKT

Das Allianzmodell mit dem frühen Einbezug der ausführenden Unternehmer gewährleistet eine hohe Kostensicherheit – der entscheidende Unterschied zu früheren Grossprojekten

3. Transparenz und Rollen

Die Grimselbahn AG ist keine private Gesellschaft, die autonom handelt, sondern die offizielle Erstellergesellschaft, die im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der Zentralbahn arbeitet — analog zum Bau des Gotthard- und des Lötschbergtunnels. Das BAV wird regelmässig über Inhalt und Zeitplan der laufenden Arbeiten aufdatiert.

Hingegen wird die Konzession für den Betrieb des Grimseltunnels vom BAV beziehungsweise vom UVEK an eine Bahngesellschaft vergeben, Gesuchstellerin ist die Zentralbahn. Ein Auftrag an die Sieger-Allianz wird erst erteilt, wenn die Politik grünes Licht gegeben und die Kredite freigegeben hat.

Das Verfahren ist rechtlich sauber und politisch offen

- **Die Reihenfolge stimmt.** Zuerst Planungskredit, Planungsphase, Politentscheid, erst danach der Bauauftrag. Ausgelöst ist zunächst ausschliesslich die Planung.
- **Die Zuständigkeiten sind geregelt.** Die Grimselbahn AG erstellt im Auftrag des BAV und der Zentralbahn — nach demselben Modell wie am Gotthard und am Lötschberg. Die Betriebskonzession vergibt davon getrennt das BAV beziehungsweise das UVEK.
- **Die Aufsicht funktioniert.** Das BAV wird über Inhalt und Zeitplan der Arbeiten laufend aufdatiert. Es gibt keinen Vorgang, der an der Aufsicht vorbeigelaufen wäre.

DIE KRITIK STÄRKT DIE VORLAGE

Wer mehr Verbindlichkeit bei den Kosten verlangt, bekommt sie hier mit dem Allianzmodell

4. Planungs- und Kostensicherheit

Die Geologie ist bekannt wie nirgendwo sonst. Dank des umfangreichen Tunnelsystems der KWO und Transitgas von rund 150 Kilometern Länge liegen umfassende Kenntnisse des Untergrunds vor.

- Der Fels ist äusserst stabil; grössere Wassereintritte sind nicht zu befürchten.
- Der Untergrund besteht aus kompaktem, standfestem Granit und Gneis.
- Aufwändige Sicherungsarbeiten mit Beton oder Stahl entfallen.

Auch das erwartete Passagieraufkommen ist wissenschaftlich erhoben. Die Daten der Universität St. Gallen werden bis im Herbst 2026 aktualisiert.

Die Anforderungen sind bekannt, bevor die Verfügung vorliegt. Anforderungen an den Tunnelbau, Geologie, Deponiematerial, Baustellenzufahrt sowie betriebliche und sicherheitstechnische Erfordernisse wurden vor längerer Zeit erhoben und flossen in die Kalkulation der Allianz ein. Genau deshalb konnten verbindliche Zielkosten offeriert werden — sonst hätte kein Unternehmen die Haftung übernommen.

5. Sicherheit im Betrieb

Betriebssicherheit hat oberste Priorität. Die Projektvorbereitung der Grimselbahn AG umfasst ein ausgereiftes Sicherheits- und Rettungskonzept, das von den Expertengruppen geprüft wurde.

- Für den Brandfall sind eine Ereignislüftung und separat belüftete Personenschutzräume vorgesehen, gemäss den einschlägigen Normen.
- Die Lufttemperatur infolge der Abwärme der Höchstspannungskabel darf 40 Grad nicht übersteigen.
- Das Sicherheitssystem gewährleistet die Trennung von Bahn und Hochspannungsleitung.

6. Nachfrage und Wirtschaftlichkeit

Tourismusbahnen in den Alpen sind erfolgreich. Bahnverbindungen in der Schweiz sind selten wirtschaftlich. Anders sieht es bei den Tourismusbahnen im Alpenraum aus, die seit Jahren stark steigende Frequenzen aufweisen. Die Zentralbahn, die mit dem Betrieb der Grimselbahn ihr Angebotsportfolio erweitern würde, ist auf Erfolgskurs: rund 15 Millionen Passagiere pro Jahr bei einem jährlichen Wachstum von 8 Prozent.

Die Machbarkeitsstudie der Universität St. Gallen von 2014 und deren Überprüfung 2022 bestätigen, dass die Grimselbahn gut ausgelastet sein wird. Die Fachleute rechnen anfänglich mit mindestens 400'000 Passagieren pro Jahr, und zwar ohne Berücksichtigung erweiterter touristischer Angebote. Zum Vergleich: Bereits die kleine Gelmer-Standseilbahn bei Guttannen zählt in vier Betriebsmonaten über 100'000 Passagiere. Angesichts der steigenden touristischen Attraktivität des Alpenraums ist das Potenzial längst nicht ausgeschöpft — etwa mit Angeboten zum gepäcklosen Reisen. Die im Auftrag des Bundesrates erstellte Studie der Kantone Bern, Wallis und Uri sowie der beteiligten Gemeinden für das wirtschaftliche Potenzial des Grimseltunnels wird anfangs Oktober 2026 beim UVEK eingereicht.

Bescheidene Abgeltungen. Der Beitrag der öffentlichen Hand an die Betriebskosten ist gut verkraftbar. Das bernische Amt für öffentlichen Verkehr schätzt die Abgeltung für die jährlich ungedeckten Betriebskosten auf rund 1,1 Millionen Franken einschliesslich des Anteils Wallis; derselbe Betrag geht zulasten des Bundes. Das ergibt eine Betriebsabgeltung von 2,2 Millionen Franken für den Grimseltunnel — das sind 0,5 Prozent der Abgeltung des bestellten Regional- und Ortsverkehrs im Kanton Bern.

Die Betriebskosten in einem Bahntunnel in geologisch vorteilhaften Verhältnissen sind vergleichsweise niedrig. Der Zusammenschluss der Meterspurnetze bietet den Bahngesellschaften zudem Synergien bei Einsatz, Instandhaltung und Beschaffung der Fahrzeuge.

7. Netzwirkung und Angebot

Ein zusammenhängendes Schmalspurnetz von rund 850 Kilometern. Mit dem Grimseltunnel entsteht ein Netz, das sich über den ganzen schweizerischen Alpenraum erstreckt.

Das Fahrplankonzept beinhaltet Verbindungen auf der Nordseite mit Luzern, Interlaken und von dort aus nach Montreux (mit dem Golden Pass Express) sowie auf der Südseite mit Andermatt, St. Moritz und Zermatt. Die Fahrzeit zwischen Meiringen und Oberwald beträgt 30 Minuten.

8. Energieversorgung und Ausgleich zwischen Stadt und Land

Wäre das einzige Kriterium für den Nutzen die schiere Anzahl der Passagiere, dann gäbe es heute keine Bahnen in dünn besiedelten Gebieten und Bergregionen. Die Ausbauprogramme des Bundes waren bisher so erfolgreich, weil sie eng verknüpft waren mit der Regionalpolitik der Kantone. Der Grimseltunnel ist ein Vorzeigebispiel für diese bewährte Kohäsions-Strategie. Überdies sind die Schmalspurbahnen für die Bergregionen eine zentrale Infrastruktur und gleichzeitig Aushängeschilder für den globalen Erfolg des schweizerischen Tourismus. Die Bergregionen leisten einen entscheidenden Beitrag zur Versorgung des Landes mit sauberem Strom, obwohl sie am wirtschaftlichen Erfolg nur am Rand partizipieren. Abgesehen davon nehmen sie jahrelange Baustellen und Werkverkehr auf sich.

Fazit: Der Nutzen des kombinierten Grimseltunnels ist gegeben. Staatspolitisch ist ein Geben und Nehmen — der Ausgleich zwischen Stadt und Land, Berg und Tal — ein Muss.

Rückblick Generalversammlung

Die Generalversammlung der IG Grimseltunnel fand am 1. Juli 2026 in Montreux statt. Neben den bestehenden Vorstandsmitgliedern wählten die Anwesenden neu Ricarda Bender Gál, Martin Bittel, Stefan Keller und Gerhard Kiechler in den Vorstand. Den abtretenden Vorstandsmitgliedern Hans Hallenbarter, Karl Vogler und Herbert Volken wurden ihr Engagement gebührend verdankt.

Mit der Wahl von Stefan Keller (bisheriger Revisor) in den Vorstand, musste das Amt als Revisor neu besetzt werden. Karl Vogler wurde als Nachfolger und neuer Revisor gewählt.

Lorenz Bösch, Projektteam Grimselbahn AG, informierte die zahlreich erschienenen Mitglieder über den aktuellen Stand im Projekt Grimseltunnel.

DANKE

Wir bedanken uns herzlich für das Einzahlen des Mitgliederbeitrages sowie bei all denjenigen Mitgliedern, welche den Mitgliederbeitrag aufgerundet oder zusätzlich eine Spende eingezahlt haben.

MERCI vil mal!

Wir sind gespannt auf die kommende, alles entscheidende Phase. Herzlichen Dank für die treue Unterstützung und wohlwollende Vertretung des Projekts Grimseltunnel.

Freundliche Grüsse

Präsident IG Grimseltunnel
Roger Nager