

Innertkirchen, 6. Februar 2026

Berichterstattung Grimselbahn AG 2025

Das Berichtsjahr war für die Grimselbahn AG voller Herausforderungen, verlief aber erneut durchaus erfreulich. Auf dem Weg zur Realisierung des Grimseltunnels mit Bahn und Hochspannungskabel wurden weitere Hürden genommen. Der Weg zum entscheidenden Parlamentsentscheid im Jahr 2027 ist weitgehend geebnet. Bis dahin muss zeitlich und inhaltlich ein sehr gedrängtes Programm bewältigt werden.

Realisierung der Grimselbahn zur Realisierung empfohlen!

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat Anfangs 2025 die ETH Zürich mit einer unabhängigen Priorisierung der Ausbauprojekte der Strasse und der Bahn beauftragt. Im Oktober 2025 veröffentlichten Bericht wurde die Grimselbahn als eines von wenigen Bahnprojekten der Priorität 1 zugeordnet. Das heisst, dass die Priorität des Projekts für eine rasche Realisierung und der Bedarf bereits kurz- und mittelfristig hoch sind. Zudem ist die generelle Gesamtwirkung ist gut. Voraussetzung für diese Einstufung ist, dass die Mittel im Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf 24 Mia. CHF bis 2045 aufstockt werden.

„Der Grimseltunnel Meiringen – Oberwald will die Chance eines Kombinationsprojekts von Starkstromverbindung und touristischer Bahn nutzen; die Kosten würden sich zwischen den beiden Nutzern aufteilen. Er würde Berner-Oberland-Bahn, Zentralbahn, Matterhorn-Gotthard-Bahn und Rhätische Bahn verbinden und damit neue Direktrelationen ermöglichen. Das touristische Potential einer Bahnverbindung aus den touristischen Schwerpunkten Interlaken und Luzern in den zentralen Alpenraum erscheint als vielversprechend.“ (Bericht ETH, Verkehr 45, Oktober 2025).

Breite Unterstützung aus der Bevölkerung, Firmen und Gemeinden sowie vom Bund und den Standortkantonen Wallis und Bern

Weiterhin kann das Projekt Grimseltunnel und die Grimselbahn auf eine grosse Unterstützung zählen. Nachdem das letztmals 2023 erhöhte Aktienkapital zur Weiterführung der Grimselbahn AG bis 2027 nicht ausreicht, wird das Partizipationskapital weiter erhöht. Anlässlich der Generalversammlung im Juni 2025 haben die Aktionäre einer Erhöhung des Partizipationskapital um CHF 60'000 auf CHF 234'000 zugestimmt. Partizipationsscheine wurden gezeichnet von Firmen, Gemeinden und von vielen Privatpersonen, insbesondere aus den Regionen Goms und Berner Oberland sowie der Innerschweiz. Auch weiterhin können Partizipationsscheine

gezeichnet werden (www.grimseltunnel.ch/aktuell). Diese finanziellen Beiträge erweitern den Handlungsspielraum der Gesellschaft.

Neben dem neuen Partizipationskapital kann die Gesellschaft weiterhin von jährlichen Beiträgen der Kantone Wallis und Bern zehren. Zudem übernimmt der Bund (Bundesamt für Verkehr) im Rahmen einer neuen Umsetzungsvereinbarung die Kosten für die Projektierung (Stufe Vorprojekt).

Die breite Unterstützung des Projekts Grimseltunnel schätzen wir sehr. Die hohe Bereitschaft, das Projekt ideell und finanziell mitzutragen, wird auch von der Politik zur Kenntnis genommen, und ist sehr entscheidend für den weiteren Erfolg.

Stand der Projektentwicklung

Projektierungsarbeiten 2025

Die Projektvorbereitung wurde Ende März 2025 abgeschlossen. Dieser Abschluss hat die Form einer vollständigen Dokumentation über sämtliche Elemente des Projektes

- Linienführung
- Anschlussbauwerke
- Bahntechnik (Fahrbahn, Fahrleitung, Sicherungsanlagen)
- Bahnstromversorgung
- Deponien
- Sicherheits- und Rettungskonzept
- Erdungskonzept und elektromagnetische Verträglichkeit
- Umweltverträglichkeitsbericht 1. Stufe
- Tunnelbau und Kabel
- Stationen
- Tunnelausrüstung und Telekommunikation
- geologisch-geotechnischer Bericht
- Lüftungskonzept

der Stufe Vorprojekt-minus, d.h. nahezu Stand Vorprojekt. Die Kostenberechnung beläuft sich auf 750 Mio. CHF für den Bau der Infrastruktur und die Bahnausrüstung. Diese Dokumentation ist die Grundlage für die öffentliche Ausschreibung der weiteren Vorgehensschritte.

Swissgrid hat intensiv am Vorprojekt für die Höchstspannungs-Kabelleitung gearbeitet. Grundlage dafür ist die Festsetzung im Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL), d.h. die Verkabelung der Grimselleitung im Abschnitt Innertkirchen – Ulrichen mittels zweier Varianten: Entweder eigenständig (Hauptvariante) oder via Grimseltunnel (Alternativvariante). Falls die Finanzierung des Bahnteils bis 2027 beschlossen ist, erhält die Alternativvariante für die Realisierung den Vorzug.

Das Vorprojekt von Swissgrid zur Hauptvariante ist für den Grimseltunnel aus folgenden zwei Gründen massgebend:

- Die technische Lösung der Alternativvariante muss jener der Hauptvariante gleichwertig sein;
- Der finanzielle Beitrag der Leitung an die Alternativvariante ist derart begrenzt, dass die Gesamtkosten des Leitungsvorhabens nicht grösser sind als jene der Hauptvariante.

Gemäss aktuellem Stand des Vorprojekts der Swissgrid ist die geforderte technische Gleichwertigkeit erfüllt. Darüber hinaus zeichnet sich ab, dass die Anforderungen der Swissgrid im

multifunktionalen Grimseltunnel einfacher erfüllt werden können, so dass das Leitungsvorhaben in dieser Variante kostengünstiger realisiert werden kann.

Die Deponie Handeggli mit einem Volumen von 1.5 Mio. m³ konnte im laufenden Bewilligungsverfahren, der Überbauungsordnung, die Vorprüfung bei den kantonalen Ämtern abschliessen. Nun steht der Entscheid durch die Gemeindeversammlung bevor, so dass die endgültige Bewilligung 2026 erreicht werden kann. Für den Ablagerungsstandort in Oberwald mit einem Volumen von 0.25 Mio. m³ konnte unter Führung des Kantons eine bewilligungsfähige Lösung gefunden werden.

Projektallianz

Die Grimselbahn AG hatte sich in Absprache mit dem BAV entschieden, für das weitere Vorgehen, d.h. für die Projektierung und die Realisierung, das Allianzverfahren (SIA 2065) anzuwenden. Die Beschaffung einer entsprechenden Projektallianz im selektiven Verfahren wurde im Berichtsjahr angestossen. Dazu erfolgte im April die öffentliche Ausschreibung.

Vier Bietergemeinschaften haben einen Teilnahmeantrag mit den geforderten Unterlagen zum gesetzten Termin Ende Juli eingereicht. Als erster Schritt der Evaluation erfolgte in der zweiten Hälfte August eine Präqualifikation auf der Grundlage einer Präsentation der Angebote. Im Ergebnis wurden drei Bietergemeinschaften selektioniert:

- Walo Bertschinger, BEMO Tunneling, IGT;
- Frutiger, Rhomberg Sersa, Gasser Felstechnik, IUB;
- Marti Tunnel, ILF.

Mit diesen drei Teams wurde im November der Dialogprozess gestartet. Dabei wurde mit jedem Team eine ganztägige Veranstaltung durchgeführt. Zwei weitere Dialogrunden folgen im Jahr 2026. Im Dialogprozess vollziehen die Teams einen Projektierungsschritt, äquivalent einem Vorprojekt, und berechnen dazu ihre Zielkosten. Abgabetermin für die entsprechende Offerte ist Anfang Mai 2026; der Zuschlag erfolgt Mitte Juli 2026.

Ausblick

Der Bundesrat hat die Eckwerte der Botschaft 27 für Bahn und Strasse bekannt gegeben und verkündet, dass im Hinblick auf das künftige Angebotskonzept der Bahn eine Reihe von Schlüsselprojekten umgesetzt werden, darunter der Grimseltunnel. Diese Realisierung setzt die Bündelung mit der heute über den Grimselpass verlaufenden Übertragungsleitung voraus. Weiter erwartet der Bundesrat von den betroffenen Kantonen und Gemeinden, dass sie aufzeigen, wie sie die Potenziale des Grimseltunnels durch eine proaktive Raumplanung und Standortentwicklung nutzen möchten.

Die Aufnahme der Grimselbahn in die Botschaft 27 stützt sich auf die Beurteilung von Prof. Weidmann (ETH Zürich). Gemäss ihm ist der Projektcharakter aussergewöhnlich, da das Projekt auf die Stärkung der Standortgunst peripherer Gegenden zur Regionalentwicklung, die Förderung des sanften Tourismus und jenen mit der Bahn sowie den Lückenschluss im Meter-

spurnetz ausgerichtet ist. Aufgrund der zentralen Lage und der Verbindung der Meterspurnetze profitieren sieben Kantone vom Grimseltunnel (Graubünden, Uri, Wallis, Bern, Obwalden, Nidwalden und Luzern). Der Grimseltunnel ist dabei in einer Reihe mit Furka-Basistunnel und Vereinatunnel zu sehen. Ihnen allen ist gemeinsam, dass sie die alpinen Regionen untereinander schnell und wintersicher miteinander verbinden. Dies verbessert die Standortgunst und Entwicklungsmöglichkeiten des Goms und eröffnet die Chance zu kombinierten touristischen Angeboten im zentralen Alpenraum. Aufgrund der Verbindung kann der Tunnel weiter ganz neue touristische Bahnangebote mit hoher Wirtschaftlichkeit ermöglichen und kann auch Synergien zwischen den Meterspurbahnen fördern. Durch die Alpine Erschliessung mit der Bahn unterstützt die Verkehrsverlagerung vom touristischen Autoverkehr auf die Schiene. Der Tunnel ermöglicht durch das durchgängige Meterspurnetz eine Vielzahl an technischen und betrieblichen kostensenkenden Synergien.

Die Vernehmlassung zur «Botschaft 27» startet im Sommer 2026. Unser Ziel wird es sein, viele Teilnehmende an der Vernehmlassung von dem Nutzen und der Qualität der multifunktionalen Infrastruktur Tunnelanlage zu überzeugen. Bis zum Parlamentsentscheid, voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2027, wird eine der wichtigsten Aufgaben der Gesellschaft sein, alle Schritte eng zu begleiten.

Bis nächsten Sommer ist der wichtigste nächste Meilenstein die Angabe der Kosten für den Bahnteil zuhanden der Botschaft des Bundesrates zum nächsten Ausbauschnitt der Bahn-Infrastruktur. Die Kosten des Bahnteils berechnen sich aus den Kosten für Bau und Bahnausrüstung des Grimseltunnels gemäss den im Dialogprozess ermittelten Zielkosten sowie den Kosten der Bauherrschaft, abzüglich des Beitrags der Swissgrid für die Mitbenutzung des Tunnels sowie weiteren Beiträgen. Für diese Kostenangabe hat das BAV den Termin auf Mitte Mai 2026 festgesetzt.

Die Generalversammlung Grimselbahn AG findet am 24. Juni 2026, um 10.30 in Guttannen statt. Eine Einladung an Aktionäre und Inhaber und Inhaberinnen von Partizipationsscheinen erfolgt Ende Mai 2026.

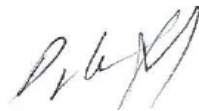
Grimselbahn AG



Hans Wicki
Präsident



Gianni Biasiutti
Projektleiter



Dres von Weissenfluh
Sekretär