



Das Allianzverfahren



Grimselpass

Das Allianzverfahren

Seit letztem Jahr gibt das SIA-Merkblatt 2026 dem «Planen und Bauen mit Projektallianzen» einen normativen Rahmen. In anderen Ländern, insbesondere im angelsächsischen Raum, ist dieses Verfahren schon länger Praxis.

Das Allianzverfahren ist eine Alternative zum klassischen Werkvertrag mit Leistungsverzeichnis und

Einheitspreisen. Es soll die Probleme dieses Verfahrens, namentlich der Streit um Nachforderungen sowie notorische Kostenüberschreitungen, überwinden – auf eine Weise, die beiden Seiten zum Vorteil gereicht.

Das Essentielle des Allianzmodells ist die Gleichschaltung der Interessen und die gemeinsame Risikotragung. Das Konzept: Planen und Realisieren des

Vorhabens mit einem Team, bestehend aus allen erforderlichen Leistungserbringern, in vereinbarter Art und Qualität zu vereinbarten Zielkosten. Dabei bilden die Auftragnehmer, resp. Realisierungspartner mit dem Bauherrn eine Allianz mit gemeinsamer Organisation und offenen Büchern. Entschädigt werden alle erbrachten Leistungen (Stunden, Material u. a. m.), aber die Partner beteiligen sich schliesslich an einer Über- oder Unterschreitung der vereinbarten Zielkosten. Auf diese Weise besteht in allen Aktivitäten das Motto «Best for Project» – mit dem gemeinsamen Bestreben, den Zielpreis zu unterschreiten.

Ausgeschrieben wird das Vorhaben funktional. Das Bewerbungsverfahren beginnt mit einer Präqualifikation der interessierten Teams. Danach folgt ein Dialogprozess gemäss BöB, in welchem die (drei) ausgewählten Teams individuell ein Vorprojekt mit Zielkosten, inklusive Risikovorsorge, sowie ein Angebot zur Beteiligung an einer Über- bzw. Unterschreitung der Zielkosten ausarbeiten. Der Zuschlag erfolgt nach Massgabe der finanziellen Kriterien, der Qualität der technischen Lösung sowie der Allianzfähigkeit des Teams.

Eignung für den Grimseltunnel

Der Grimseltunnel ist ausserordentlich kostengünstig dank Bündelung von Stromleitung und Bahn sowie vorteilhafter Geologie. Allerdings muss diese Qualität für den bevorstehenden Realisierungsentscheid des Parlaments mit einer besonders verlässlichen Kosten-Berechnung belegt werden. Für diese Herausforderung kommt das Allianzmodell wie gerufen: In diesem Modell hat die Kostenberechnung der Realisierungspartner vertragliche Verbindlichkeit.

Auch der Bund hat Interesse an Erfahrungen mit dem Allianzmodell. Als grösster Infrastruktur-Investor erwartet er von diesem Modell eine effiziente Projektabwicklung. Der Grimseltunnel ist nicht der erste Schweizer Praxisfall dazu, aber der bisher grösste.

Der Bund hat Interesse an Erfahrungen mit dem Allianzmodell.

Beschaffung der Projektallianz

Auf unsere Ausschreibung in Juni haben vier Teams ihre Teilnahmeanträge eingereicht. In der Präqualifikation wurden die drei bestqualifizierten ausgewählt. Namentlich sind dies die Teams unter der Führung von Walo Bertschinger AG, Frutiger AG sowie Marti Tunnel AG.

Anfang Oktober hat der Dialogprozess begonnen. Meilensteine dieses Prozesses sind drei Dialogveranstaltungen (Konferenzen), mittels welcher der Bauherr, d.h. die Grimselbahn AG, die drei Teams bei der Entwicklung ihrer Vorprojekte begleitet und beobachtet.

Termin für die Abgabe der Angebote (Vorprojekt, Zielkosten, Beteiligung an Über- und Unterschreitung) ist Mai 2026. Danach erfolgen die Auswertung und schliesslich im Juli 2026 der Zuschlag. Aus diesem Prozess erhält das Parlament für seinen Entscheid eine Kostenberechnung, auf die es sich gänzlich verlassen kann.

Tunnelbau – ein notorisches Kostenrisiko?

Bei der Realisierung des Grimseltunnels sollen die vereinbarten Kosten als Obergrenze gelten – das ist unsere Ambition. Die nötigen Voraussetzungen dazu sind gegeben: Bestens bekannte und zum Tunnelbau geeignete Geologie, der Bau fernab und ungestört von laufendem Verkehr, sowie das Allianzmodell mit gleichgerichteten Interessen und Beteiligung der Realisierungspartner an der Unterschreitung der vereinbarten Kosten.

Interview Jürg Lucek

Herr Lucek, Tunnel und Stollen begleiten Sie in Ihrem gesamten Berufsleben als Bauingenieur. Welches waren für Sie die prägendsten Tätigkeiten und Erfahrungen?

Während 40 Jahren hatte ich die Chance, in Baukonzernen im Tunnel- und Kraftwerkbau tätig zu sein. Geprägt haben mich nach dem Bauingenieur-Studium Projekte wie die Bauten des Kraftwerkes Grimsel-Oberaar als junger Baustellenleiter in den Jahren 1972–1980, des Furka-Basistunnels und des Vereinatunnels.

Insbesondere aber die Realisierung des Gotthard-Basistunnels (NEAT) 1996–2012 als Geschäftsführer der Baulose Schacht Sedrun mit den Südafrikanern und den Tunnelbohrmaschinen-Vortrieben in den Abschnitten Erstfeld und Amsteg.

Die Faszination, die Konfrontation mit der Natur, dem Baugrund, der Politik, den Medien, den handelnden Menschen, verbunden mit der technischen und finanziellen Herausforderung des Bauunternehmers sind wichtige Erfahrungswerte.

Sie kennen die Berge nicht nur als Bauingenieur von innen, sondern auch von oben – als Bergführer. Von Ihrem Wohnort Meiringen aus kennen Sie das Grimselmassiv bestens. Wie beurteilen Sie die Bedingungen für den Stollenbau in diesem Massiv?

Das Gebirge, der zentrale Aaregranit an der Grimsel, ist für den Tunnelbau sehr gut geeignet, eine optimale Ausgangslage für das multifunktionale Projekt.

Dank den vielen Stollenbauten der KWO Energieproduktion im Haslital, der Transitgasleitung Schweiz-Italien und dem Kraftwerk Gletsch im Goms ist der Baugrund ausserordentlich gut erschlossen. Die wenigen Störzonen sind bekannt und nach meiner Erfahrung einfach beherrschbar.



Wie beurteilen Sie als Unternehmer den aktuellen Stand des Projekts für den Grimseltunnel?

Die aktuelle Planung ist bereits auf einem sehr hohen technischen und ökonomischen Niveau. Aus Unternehmeroptik sind Projekt-Qualität, Kosten-Nutzen-Optimierung, Termin- und Bauablaufplanung sowie die angedachte Bau logistik gut erkennbar.

Die multifunktionale Ausgangslage «Strom und Schiene» wird im UVEK Gutachten von ETH Prof. Dr. U. Weidmann vom 15. September 2025 mit hoher Priorität bestätigt.

Ich erwarte nun mit grossem Interesse, voraussichtlich im Jahr 2027, die finale Entscheidung der Bundespolitik in Bern.

«Der zentrale Aaregranit an der Grimsel ist für den Tunnelbau sehr gut geeignet.»

Jürg Lucek, Bauingenieur

Alpine Cruising

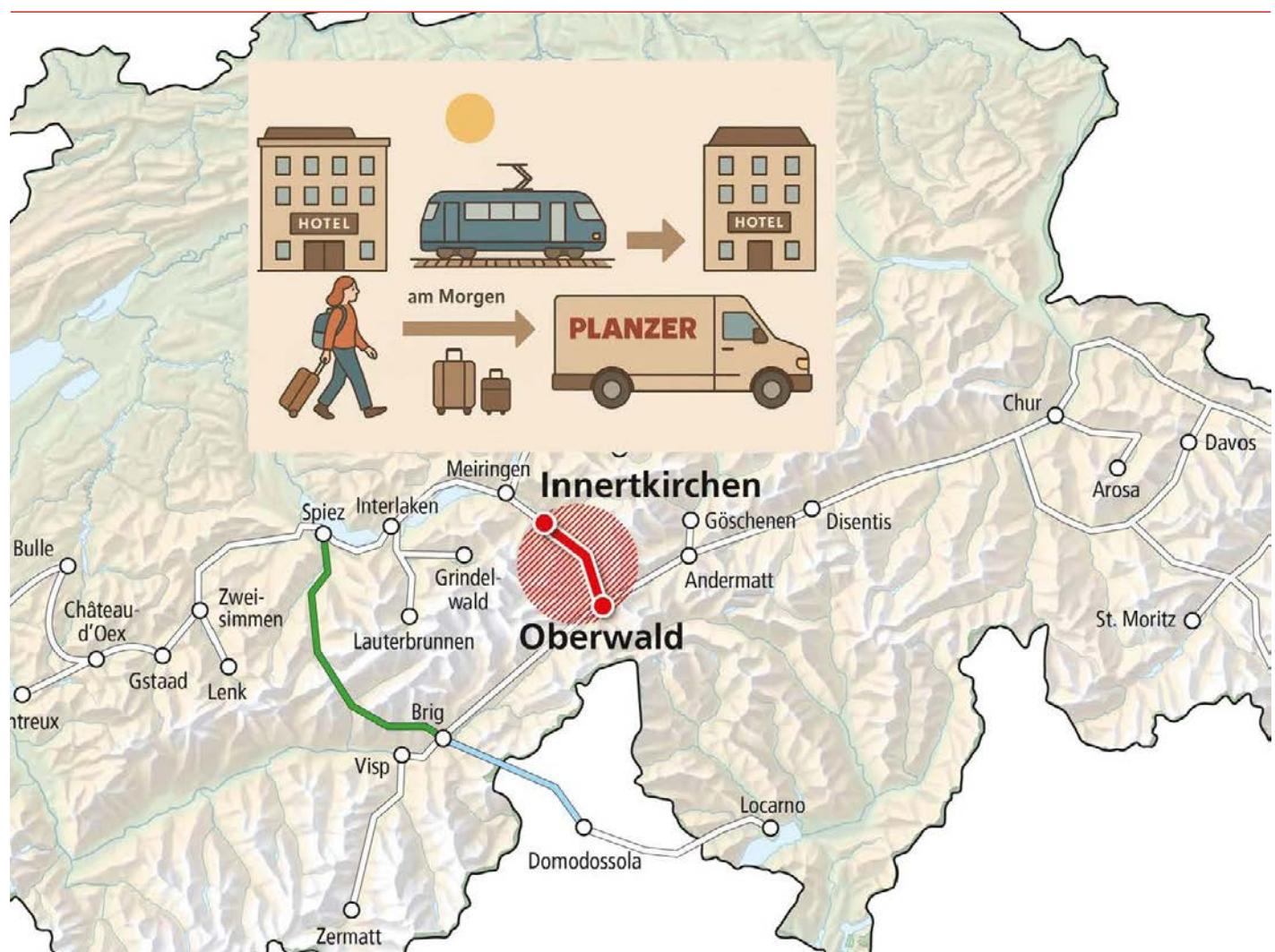
Bahnreisen im Alpenraum boomen – Grimselbahn und Tourismus

Die touristischen Bahnlinien der Schweiz verzeichnen einen bemerkenswerten Aufschwung. Panoramabahnen wie der Glacier Express, der GoldenPass-Express oder der Luzern-Interlaken-Express erreichen Jahr für Jahr neue Rekorde, die Frequenzen liegen bereits weit über dem Niveau vor Corona. Die Rückkehr internationaler Gäste, der Trend zu nachhaltigem Reisen und die hohe Qualität des Schweizer Bahnnetzes haben die Nachfrage im Alpenraum deutlich verstärkt. Bahnfahren wird zunehmend als Erlebnis wahrgenommen – entschleunigt, komfortabel und klimafreundlich.

Im Jahr 2024 beförderte der Glacier Express über 280 000 Gäste, die Zentralbahn zählte 13,8 Millionen Fahrgäste, und auch Rhätische Bahn und Matterhorn Gotthard Bahn meldeten neue Höchstwerte. Besonders beliebt ist der GoldenPass-Express, der seit Ende 2023 Montreux und Interlaken ohne Umsteigen verbindet – ein Vorgeschnack auf das Potenzial einer durchgehenden Alpenquerung mit Bahn dank dem Grimseltunnel.

Grimselbahn als Schlüsselprojekt

Mit nur 23 Kilometern Neubaustrecke zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS) schafft die geplante Grimselbahn eine Verbindung, die das



Schmalspurnetz der Schweiz komplettiert. Sie verknüpft die Linien von Zentralbahn, MOB, MGB und RhB und ermöglicht damit neue touristische Bahnreisen von Luzern oder Interlaken über Andermatt und Zermatt bis nach St. Moritz.

Diese neue Achse verbindet nicht nur Kantone und Regionen – sie vernetzt Erlebnisse. Attraktive Reisezeiten, komfortable Anschlüsse und kombinierte Panoramarouten machen den Alpenraum zu einer durchgängigen und gut erschlossenen Reisedestination.

«Alpine Cruising» – bequem, klimafreundlich und gepäckfrei

Ein zentrales Element dieses neuen Mobilitätsverständnisses ist das Konzept des «Alpine Cruising»: komfortables Reisen quer durch die Alpen, während das Gepäck automatisch von Unterkunft zu Unterkunft transportiert wird.

Das Prinzip, bekannt von Fluss- oder Kreuzfahrten, gewinnt auch im Alpenraum an Beliebtheit. Reisende geniessen maximale Bewegungsfreiheit – morgens über einen Pass, mittags an einem See, abends im nächsten Tal – das Gepäck wartet bereits im Hotelzimmer. In Kombination mit Bergbahnen, Ausflugszielen, Kulinarik und Wellness entsteht ein neues, nahtloses Reiseerlebnis. Die Grimselbahn bildet dafür die zentrale Infrastrukturbrücke zwischen Berner Oberland, Wallis und Graubünden.

Nachhaltige Perspektiven

Die Bahn ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel im Alpenraum. Der Aufbau eines durchgehenden touristischen Bahnnetzes stärkt die Schweiz als führende Destination für nachhaltigen Qualitätstourismus. Auch wirtschaftlich ist das Projekt attraktiv: Hotels, Bergbahnen und regionale Anbieter profitieren direkt von einer noch besseren Erreichbarkeit.

Eine Studie aus dem Jahr 2014 schätzte die jährlichen Frequenzen der Grimselbahn auf mindestens 400 000 Personen. Angesichts des starken Wachstums der touristischen Bahnen – durchschnittlich 3 bis 5 % pro Jahr – darf im Eröffnungsjahr 2033 mit mindestens 550 000 bis 600 000 Reisenden jährlich gerechnet. Zudem können neue touristische Angebote zusätzliche Gäste bringen.

Fazit

Die Grimselbahn ist weit mehr als eine Verbindung durch die Alpen. Sie steht für eine neue Form des Reisens, die Erlebnis, Komfort und Nachhaltigkeit vereint. Mit dem Konzept des «Alpine Cruising» werden die Ferienorte im Alpenraum noch enger zusammenrücken – gepäckfrei, klimafreundlich und eindrucksvoll.

**In Kombination mit Bergbahnen,
Ausflugszielen, Kulinarik und Wellness entsteht
ein neues, nahtloses Reiseerlebnis.**

Interview Thomas Christen

Der Grimseltunnel wird künftig die Schmalspurnetze beidseits der Alpen zusammenschliessen. Kann die Tourismusregion Andermatt davon profitieren?

Auf jeden Fall! Im Wissen darum, dass bereits heute 33 Personen im Ruhestand (ü 65) auf 100 im erwerbstätigen Alter kommen (20–64) und gemäss SBB der Freizeit- und Ferienverkehr heute schon bei rund 55 % liegt in den Zügen, werden ÖV-Reisende uns als Zielort noch mehr ins Visier nehmen. Die Motorisierung im Alter nimmt eher ab und dafür wird der ÖV um so wichtiger für diese Gäste. Gemäss Prognosen soll sich der Anteil «Ruhestand» bis 2055 auf 45 % verändern. Eine Anreise im Zug ist doch schon Teil der Erholung, ein Event in dieser Alpenlandschaft und schenkt älter werdenden Menschen die Möglichkeit weiterhin zu reisen. Die Jugendlichen und Familien aus den Städten reisen heute schon oft so an. Mit der Grimselbahn erscheint ein neues Anreiseangebot am Himmel und das passt doch. Ergänzend und ganz ehrlich, «kein Strassenverkehr» ist in Andermatt auch keine Option, die Lage inmitten der schönsten Alpenpässe wird die Zweirad- und Vierrad-Gäste weiterhin zu uns locken und das ist auch gut so und gehört zur individuellen Wahlfreiheit von uns Menschen.

Überwiegend reisen die Touristen im Alpenraum mit (Miet-)Autos. Besteht überhaupt eine Nachfrage, künftig vermehrt die Bahn zu benutzen?

Die Frage schliesst sich nahtlos an die erste an. Die Antwort kann insofern noch ergänzt werden, dass die Destination Andermatt sich zusammen mit SBB, Kanton Uri und weiteren Partnern dazu verpflichtet hat, den Modalsplit zu Gunsten des ÖVs zu verbessern. Selbst wenn die Gäste mit dem Auto anreisen, vermitteln wir die Gäste der Destination heute schon mit einem Gästekartenangebot von 20.– für 7 Tage an die Matterhorn Gotthardbahn und die Bergbahnen zwischen Realp und Disentis. Wir nehmen sie quasi im Urlaub von der Strasse, sofern sie das wollen. Zudem wird der lokale ÖV ausgebaut und mit dem Projekt AlpineMobility, mit Sponticar-Sharing vor Ort, MyBuxi und Velovermietung aus einer Hand. Der Gast entscheidet nach Portemonnaie und Bequemlichkeit, sieht aber, dass er sich vor Ort gut bewegen kann auch wenn er mit dem ÖV anreist. Das ökologische Bewusstsein steigt und die politischen Massnahmen haben auch eine Lenkungswirkung, so dass ich nicht an einer gesteigerten Nachfrage zweifeln kann.

Sind auch neue Angebote mit dem Schmalspurnetz im Alpenraum denkbar?

Hier sind wir noch im visionären Ansatz. Wie es jedoch der Glacier Express zwischen Zermatt–Andermatt–St.Moritz aufzeigt, kann auch das neue Angebot für Bahnreisende aus aller Welt zu einem Mehrtagesevent durch die Schweiz anwachsen, so dass Destinationen entlang des Schmalspurnetzes ökologisch Anreisende begrüssen und erfreuen können. Zwei Tage Wandern in Engelberg – etwas Ruhe und Kulinarik im Goms und dann weiter nach Andermatt für drei weitere Tage mit Konzerten oder einfach «Nichtstun»... und das Gepäck reist organisiert mit. Spannend auch für die Saisonverlängerung in den Bergdestinationen.



Thomas Christen, Tourismusdirektor Andermatt – Urserental

Grimselbahn erhält in ETH-Studie Priorität 1!

Der Weidmann-Bericht «Verkehr 2045» der ETH Zürich bewertet über 500 Schweizer Verkehrsprojekte nach volkswirtschaftlichem Nutzen und Wirksamkeit. Die Grimselbahn wird darin als eines von wenigen Projekten in die Priorität 1 eingeteilt. Eine unabhängige Bewertung sei aufgrund der begrenzten Datengrundlage aber nicht möglich gewesen. Der Bericht erkennt den hohen touristischen Nutzen des Projekts, insbesondere durch die Verbindung bedeutender Alpenregionen. Auch der Beitrag zur Regionalentwicklung im Goms und im Berner Oberland wird hervorgehoben.

Falls das Parlament einem erweiterten Finanzrahmen – etwa 24 statt 14 Milliarden Franken – zustimmt, zählt die Grimselbahn laut Bericht zu den prioritären Bahnprojekten. Insgesamt zeigt der Weidmann-Bericht, dass die Grimselbahn als strategisch interessantes, aber wirtschaftlich herausforderndes Projekt gilt – mit Potenzial insbesondere dann, wenn im Parlament touristische und ökologische Nutzen stärker gewichtet werden.

[→ Link zum Weidmann Bericht](#)

Projekt		BIF-24	BIF-14	Betrag in Mio. CHF	ID-ETH
Melchenbühl-Gümligen RBS; Doppelspur Tram 6	Bahn	1	1	11	2.293
Oensingen–Balsthal OeBB; Beschleunigung für Anschluss	Bahn	1	1	7	2.370
Agy; neue Haltestelle	Bahn	1	1	6	2.606
Aareland; ERO+, Umfahrung Hägendorf/Rickenbach	Agglo	1	1	160	3.102
Burgdorf; Burgdorf–Oberburg–Hasle / Umfahrung Hasle und Bahnübergangsbeseitigung	Agglo	1	1	77	3.106
Aareland; Gesamtverkehrsprojekt Oensingen	Agglo	1	1	73	3.101
Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds; Ligne directe / Jura Bernois	Bahn	1	2	1548	2.254
Innertkirchen–Oberwald; Grimstunnel	Bahn	1	2	800	2.156
Bolligen–Deisswil RBS; Doppelspur	Bahn	1	2	50	2.294

Zeichnung von Partizipationsscheinen weiterhin möglich

Im Hinblick auf die Beratung über die Aufnahme der Grimselbahn in den nächsten Ausbauschritt wird das Parlament auch prüfen, wie gross die Unterstützung der Bevölkerung und der Wirtschaft für das Projekt ist.

Wir sind stolz, dass bis im Sommer 2025 Partizipationsscheine im Wert von CHF 234 000 gezeichnet

worden sind. Noch ist die bewilligte Obergrenze von CHF 400 000 nicht erreicht. Der Verwaltungsrat hat deshalb beschlossen, eine weitere Tranche zur Zeichnung von Partizipationsscheinen freizugeben. Danke für Ihre Unterstützung.

[→ Link zum Zeichnungsschein](#)

Impressum | Grimstunnel News

Nr. 2 | Dezember 2025 | Erscheinung quartalsweise bis Okt. 2026 Herausgeberin: Grimstunnel AG, www.grimstunnel.ch
Texte: Dres von Weissenfluh, Gianni Biasiutti, Lorenz Bösch Layout: Andrea Grob Übersetzung: Bernadette Widmer