



Grimseltunnel – eine Erfolgsgeschichte	Erste Erfahrungen mit dem Allianzverfahren	Potenzialstudie – drei Projekte	Aktuell

Grimseltunnel – Meilensteine

Von der Idee zum Bau des multifunktionalen Tunnels



Grimseltunnel – eine Erfolgsgeschichte

Seit 1856, als der Grimseltunnel beim Bau einer Bahnalpentransversale dem Gotthard unterlag, wurde in vielen Projekten eine Grimselbahn gefordert. Ab 2012 wird eine neue Projektidee verfolgt: ein 23 km langer Tunnel zwischen Innertkirchen und Oberwald ermöglicht nicht nur den Zusammenschluss der Schmalspurnetze im Norden und Süden der Schweiz, sondern auch

die Verlegung und den Ausbau der über den Grimsel geführten Starkstromleitung in den Tunnel. Der Grimseltunnel hat in den vergangenen 15 Jahren viele Hürden gemeistert. Aus einer vagen Idee ist ein innovatives, ausgereiftes und überzeugendes Tunnelprojekt entstanden, das kostengünstig mit überschaubaren Risiken realisiert werden kann.



Grimseltunnel – eine einmalige Chance für die Schweiz

Ein Tunnel – zwei Infrastrukturen – mehrfacher Nutzen



Der Grimseltunnel verbindet die Erneuerung der Höchstspannungsleitung mit dem Lückenschluss im Schweizer Schmalspurnetz.

So entstehen Mehrwerte für Energieversorgung, Bahnverkehr, Tourismus, Berggebiete und Landschaft.



1. Bahn und Strom gemeinsam

Das Tunnelprojekt für die Strominfrastruktur kann gleichzeitig für die Bahn genutzt werden – volkswirtschaftlich sinnvoll und effizient.



2. Lücke im Schmalspurnetz schliessen

Die Grimselbahn verbindet Zentralbahn und Matterhorn Gotthard Bahn zu einer neuen durchgehenden Achse.



3. Nachhaltigen Tourismus stärken

Neue Direktverbindungen und Rundreisen fördern klimafreundliche Mobilität im Alpenraum.



4. Berggebiete besser erschliessen

Haslital und Goms erhalten eine ganzjährige, wintersichere Verbindung und neue Entwicklungschancen.



5. Energieversorgung sichern

Die Erneuerung der Leitung Innertkirchen–Ulrichen stärkt das Übertragungsnetz und verbindet Energie- mit Verkehrspolitik.



6. Landschaft aufwerten

Die Freileitung über die Grimsel kann zurückgebaut werden – die alpine Landschaft wird sichtbar entlastet.



7. Einmaliges Zeitfenster nutzen

Die Synergie von Strom und Bahn besteht nur jetzt. Ohne Entscheid in Verkehr '45 geht diese Chance verloren.



8. Kosten und Risiken im Griff

Gemeinsame Infrastruktur, fortgeschrittene Projektierung und Unternehmervoten schaffen Kostensicherheit.



9. Innovation im Allianzverfahren

Bauherr, Planer und Unternehmer erarbeiten im Allianzmodell gemeinsam die bestmögliche Lösung und realisieren diese zu den wirtschaftlichsten Kosten.



Fazit: Der Grimseltunnel verbindet Versorgungssicherheit, nachhaltige Mobilität, Berggebietsentwicklung, Bahntourismus und Landschaftsschutz in einem einzigen Projekt.



Erste Erfahrungen mit dem Allianzverfahren

Nach mehr als einem halben Jahr Dialog mit drei Anbieterteams liegen konkrete Erfahrungen mit dem Allianzmodell vor. Sie zeigen: Das Verfahren schafft nicht nur eine neue Form der Zusammenarbeit, sondern hat bereits in der Planungsphase technische Optimierungen und ein erhebliches Potenzial zur Kostensenkung ermöglicht.

Vom Grundsatzentscheid zum Zuschlag



Ein neues Modell für ein aussergewöhnliches Projekt

Der Grimseletunnel ist technisch machbar und verbindet Bahn- und Energieinfrastruktur. Im Frühjahr 2025 entschied die Grimselbahn AG deshalb, Planung und Realisierung nach dem Modell einer Projektallianz gemäss SIA-Merkblatt 2065 vorzubereiten.

Die Grundidee: Bauherr, Planer, Bauunternehmen und weitere Spezialisten arbeiten nicht nacheinander, sondern von Anfang an als integriertes Team zusammen. Alle wesentlichen Realisierungspartner werden in einen gemeinsamen Mehrparteienvertrag eingebunden. Entscheidungen werden kollektiv getroffen, Risiken gemeinsam getragen, die Buchführung erfolgt nach dem Prinzip «Open Books» und die Vergütung ist anreizbasiert.

Drei Teams entwickeln ihre Lösungen im Dialog

Nach der Präqualifikation wurden drei Realisierungsteams für den Dialog ausgewählt:

- Frutiger / Gasser / Rhomberg / IUB
- Walo / BEMO / IGT
- Marti / ILF / WSP / Rubi

Jedes Team analysierte das Projekt, entwickelte ein optimiertes Vorprojekt und leitete daraus verbindliche Zielkosten ab.

Der Dialog wurde Ende März 2026 abgeschlossen. Am 4. Mai 2026 gingen die verbindlichen Angebote ein; nach Evaluation erfolgte am 14. Juli 2026 der Zuschlag. Gegen die Vergabe wurde Anfang August Beschwerde eingereicht.

Zielkosten statt klassischer Nachträge

Die Zielkosten umfassen die Kosten für die Erstellung des Werkes, die allgemeinen Geschäftskosten und den Gewinn. Die Partner werden für die tatsächlich erbrachten Leistungen entschädigt, ihre Vergütung ist jedoch an den gemeinsamen Projekterfolg gekoppelt. Damit besteht für alle Beteiligten ein Anreiz, das Projekt unterhalb der vereinbarten Zielkosten abzuschliessen.

Klassische Nachträge und Claims sind im Allianzmodell grundsätzlich ausgeschlossen. Änderungen der Zielkosten sind nur in klar definierten Ausnahmefällen vorgesehen, etwa bei geänderten Anforderungen, neuen gesetzlichen Vorgaben oder ausserordentlichen Grossrisiken.

Technische Optimierung bereits vor dem Zuschlag

Die drei Teams haben sich während des Dialogs intensiv mit Baulogistik, Vortrieb, Tunnelkonzept und

Die gemeinsame Projektentwicklung schafft Transparenz, fördert innovative Lösungen und eröffnet zusätzliche Möglichkeiten zur Kostensenkung.

weiteren technischen Fragen auseinandergesetzt. Der Wettbewerb fand damit nicht allein über den Preis statt, sondern auch über die technisch und wirtschaftlich beste Gesamtlösung.

Die eingegangenen Angebote bestätigen das Potenzial dieses Vorgehens: Die gemeinsame Projektentwicklung schafft Transparenz, fördert innovative Lösungen und eröffnet zusätzliche Möglichkeiten zur Kostensenkung.

Deutlich tiefere Kosten zeichnen sich ab

Die bisherige Kostenschätzung für die kombinierte Infrastruktur lag bei rund 800 Mio. CHF vor Abzug des Swissgrid-Beitrags. Die Allianzleistungen des Angebots des Siegerteams belaufen sich auf rund 510 Mio. CHF; zusammen mit Leistungen auf Seiten der Bauherrschaft ergibt sich für Bau und Bahn derzeit eine Grössenordnung von rund 650 Mio. CHF – ebenfalls vor Abzug des Swissgrid-Beitrags.

Als Ursachen werden effizientere technische Lösungen, zahlreiche Optimierungen der Anbieter, grosse Vorteile des Zwei-Stollen-Konzepts bei der Baulogistik sowie günstige geologische Voraussetzungen im Granit und wenig Bergwasser genannt.

Risiken gemeinsam statt gegeneinander bewirtschaften

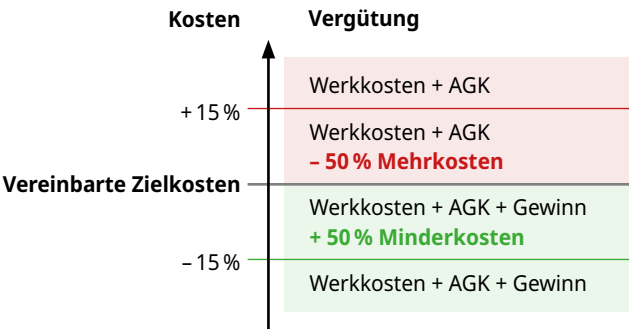
Gerade beim Tunnelbau können geologische Unsicherheiten erhebliche finanzielle Folgen haben. In der Projektallianz werden solche Risiken gemeinsam getragen. Statt die Verantwortung möglichst früh

auf andere Beteiligte zu verschieben, besteht ein gemeinsamer Anreiz, auftretende Probleme rasch und wirtschaftlich zu lösen.

Das verändert auch die Projektkultur: Die Partner sollen Einzelinteressen zurückstellen und sich auf das gemeinsame Projektziel konzentrieren – «best for project». Für komplexe Infrastrukturvorhaben kann dies zu höherer Effizienz, besserer Ausführungsqualität und grösserer Kostensicherheit beitragen.

Mehr Kostensicherheit – aber kein Selbstläufer

Das Allianzverfahren beseitigt Kosten- und Terminrisiken nicht. Umso wichtiger ist die sorgfältige Prüfung der Zielkosten. Die Bauherrschaft muss sicherstellen, dass in den Kostenpositionen keine versteckten Reserven enthalten sind, gleichzeitig aber auch keine unrealistisch tiefen Annahmen, welche die Zielerreichung von Anfang an gefährden würden.



Das Anreizsystem belohnt Minderkosten und begrenzt den wirtschaftlichen Anreiz zu Mehrkosten.

Erstes Fazit

Die bisherigen Erfahrungen sind ermutigend. Das Verfahren hat technisches Know-how frühzeitig in das Projekt eingebracht, konkrete Optimierungen hervorgebracht und das Potenzial tieferer Realisierungskosten bestätigt. Der Grimseletunnel ist damit nicht nur bei der Kombination von Bahn und Stromleitung innovativ, sondern auch bei der Art, wie ein grosses Infrastrukturprojekt geplant und realisiert werden kann.



Potenzialstudie – drei Projekte

Der Bundesrat verlangt von der Projektträgerschaft den Nachweis, das Entwicklungspotenzial im Wirkungsbereich des Grimseltunnels aufzuzeigen. Die drei Kantone und die betroffenen Gemeinden haben dazu gemeinsam eine Potenzialstudie in Auftrag gegeben, die Wirkungen auf Mobilität, Wohnen, Arbeitsmarkt, Tourismus und Landschaft im Raum Haslital–Goms–Urserental untersucht. Sie wird im Oktober dem UVEK übergeben.

Bedeutende Projekte in den verschiedenen Regionen sind ebenfalls Teil der Studie. Drei davon stellen wir vor.

Projekte zusammenrücken und Regionen verbinden

In den alpinen Regionen des Berner Oberlands, des Oberwallis und des Urserentals ist einiges in Bewegung: neue Hotels und Resorts, neue Attraktionspunkte, neue Mobilitätsdrehscheiben.

Was diese Projekte verbindet, ist mehr als die Geografie. Jedes für sich ist ein gutes Projekt. Gemeinsam – und mit dem Grimseltunnel als Rückgrat – werden sie zu etwas anderem: zu einem zusammenhängenden Erlebnis- und Erholungsraum.

Der Mehrwert der Regionen entsteht durch den Aufenthalt- und den Tagestourismus, aber auch durch attraktive Arbeitsplätze sowie eine generelle Attraktivitätssteigerung.

Die Bergregionen erhalten einen wichtigen Aufschwung. Wenn eine Region an Anziehungskraft gewinnt, werden Vorhaben realisierbar, die Jahre zuvor noch zu ambitiös gewesen wären.

Projekt 1

Andermatt baut ein Sportzentrum – das Berner Oberland und das Goms profitieren

Am östlichen Ende unserer Achse entsteht ein Angebot, das zeigt, worum es beim Grimseltunnel eigentlich geht: nicht um eine einzelne Bahnverbindung, sondern darum, dass Angebote plötzlich für viel mehr Menschen erreichbar werden – als Gast und Besucher, aber auch als Mitarbeiter.

Was in der Sportzone entsteht

Andermatt erhält in der Sportzone ein neues Sportzentrum – einen Treffpunkt für Sport, Freizeit und Begegnung unter einem Dach. Geplant sind ein Familien- und Sportbad mit Spa, Fitness- und Kletteranlagen, Padelplätze, Bowling und ein Kids Club, dazu ein Gastronomiebereich, ein Eventplatz und im Winter ein Eisfeld im Freien. Es ist damit kein Spezialangebot für eine einzelne Sportart, sondern ein Ort, an dem eine Familie einen ganzen Tag verbringen kann – bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit. Der integrierte Eventplatz verspricht attraktive Anlässe



Sportzentrum Andermatt: Eventplatz

Bild: Andermatt Swiss Alps AG



jeglicher Art. Die Sportzone selbst ist als sportlicher Dorfplatz gedacht, der Andermatt Dorf und Andermatt Reuss räumlich und sozial verbindet.

Warum es grösser wird als ursprünglich gedacht

Vorgesehen waren zunächst rund 2300 Quadratmeter Sportnutzfläche, heute sind es über 5000 – gut das Doppelte. Gewachsen ist dabei nicht das Baurecht, sondern die Nachfrage: Der Quartiergestaltungsplan, das verbindliche Planungsinstrument für das Areal, hätte von Anfang an mehr zugelassen. Weder er noch der Arealplan mussten angepasst werden. Verändert hat sich die Destination selbst – sie ist weit genug entwickelt, dass sich ein Zentrum dieser Grösse trägt. Weiterentwickelt wurde das Projekt zudem unter Einbezug der Bevölkerung.

Trägerschaft und Zeitplan

Getragen wird die Betreibergesellschaft gemeinsam von den Initianten Andermatt Swiss Alps AG und der Gemeinde Andermatt; gegründet wird sie zeitgleich mit der Baueingabe. Die Bauarbeiten sollen im kommenden Jahr beginnen, die Eröffnung ist für 2033 vorgesehen.

Mit öffentlichem Verkehr ist die neue Attraktion vom Haslital in gut einer Stunde und vom Goms in knapp einer Stunde erreichbar.



Sportzentrum Andermatt: Wasserwelt

Bild: Andermatt Swiss Alps AG

Projekt 2

«Innertkirchen 2050» – eine Gemeinde will ihre Entwicklung selbst gestalten

Drei Entwicklungen, die gleichzeitig auf die Gemeinde treffen

Innertkirchen liegt hinter dem Kirchet, am Talende des Haslitals und am Fuss von Grimsel und Susten. Der Tourismus im Gebiet nimmt seit Jahren stetig zu – eine Entwicklung, die in der Bevölkerung breit akzeptiert ist. Sie bringt aber Nebenwirkungen mit sich, die sich nicht von selbst regeln.

Erstens die Zweitwohnungen. Innertkirchen gilt nach dem Zweitwohnungsgesetz als Zweitwohnungs-gemeinde. Das hat eine Folge, die vielen erst auf den zweiten Blick auffällt: Erstwohnungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes gebaut wurden, lassen sich sehr lukrativ als Zweitwohnungen verkaufen. Für Einheimische – und für alle, die es werden möchten – wird es dadurch immer schwieriger, zu wirtschaftlichen Bedingungen eine Wohnung oder ein Haus zu finden.

Zweitens die Wohnungsknappheit. Sie beschäftigt heute praktisch jede Gemeinde der Region, und die steigenden Marktpreise verschärfen das Problem zusätzlich. Innertkirchen hat vor einigen Jahren eine Ortsplanungsrevision lanciert, um geeignete Bauland-Parzellen für Ein- und Mehrfamilienhäuser zu sichern. Im Lauf des Verfahrens zeigte sich allerdings, wie eng der Spielraum ist: Neueinzonungen müssen zu 150 Prozent kompensiert werden. Wer 500 Quadratmeter einzonen will, muss an anderer Stelle 750 Quadratmeter auszonen – und entschädigen. Wirtschaftlich ist das kaum darstellbar.

Drittens der Generationenwechsel. Mehrere Restaurants und Hotels auf Gemeindegebiet stehen vor der Übergabe an die nächste Generation. Solche Wechsel ziehen oft erhebliche Investitionen nach sich, was eine wirtschaftliche Weiterführung erschwert.

Der Fall Alpenrose als Auslöser

Genau das geschah beim Hotel Alpenrose in Innertkirchen. Die Liegenschaft wurde öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben – mit der realen Möglichkeit, dass ein zentrales Grundstück im Dorfkern der lokalen Verfügung entzogen wird. Die Gemeinde konnte sich gemeinsam mit einem lokalen Akteur ein Vorkaufsrecht sichern. Dieses muss im kommenden Sommer eingelöst werden, weil der Eigentümer in Pension geht.

Auf die Frage, was die Gemeinde mit der Liegenschaft eigentlich vorhat, folgte eine grundsätzlichere Erkenntnis: Diese Entscheidung lässt sich nicht sinnvoll für ein einzelnes Grundstück treffen. Es braucht die höhere Flugebene – eine Vorstellung davon, wie das Zentrum von Innertkirchen in zwanzig Jahren aussehen soll.

Was die Gemeinde bereits unternommen hat

Im Sommer 2025 hat Innertkirchen eine Planungszone mit strikten Richtlinien erlassen: Erstwohnungen dürfen nicht in Zweitwohnungen umgenutzt werden. Eine Planungszone ist ein befristetes Instrument – sie gilt zwei Jahre und verhindert, dass in der Zwischenzeit eine Entwicklung stattfindet, die später niemand mehr korrigieren kann. Danach

muss der Gemeindeversammlung ein Reglement vorgelegt werden, das die künftigen Umnutzungen dauerhaft regelt. Die Gemeinde hofft, dass die Stimmbevölkerung denselben Willen zeigt.

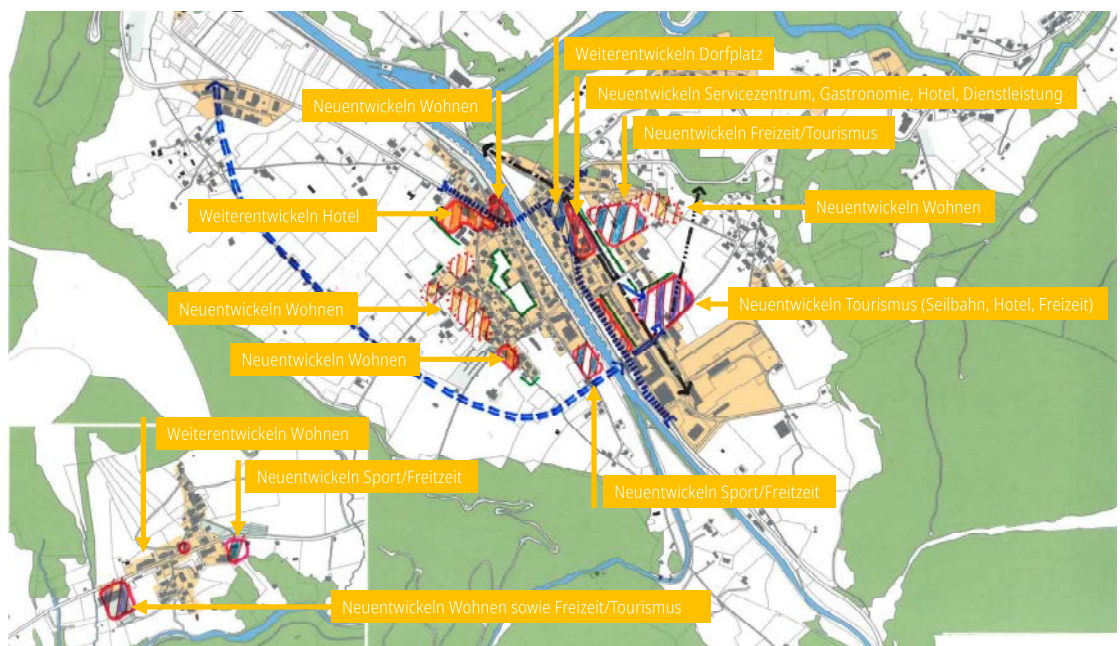
Die GWG – Ideen aus der Bevölkerung

Parallel dazu wurde eine nicht ständige Gruppe ins Leben gerufen: die Gesellschaft Wirtschaft Gemeinde, kurz GWG. In ihr wirken zahlreiche Bürgerinnen und Bürger aktiv mit. Sie dient als Ideenmühle – und ebenso wichtig: Sie sorgt dafür, dass Massnahmen und Projekte von Anfang an auf eine mehrheitsfähige Akzeptanz hin entwickelt werden, statt erst an der Urne darauf geprüft zu werden.

Das Gutachterverfahren: ein Wegweiser für die nächsten Jahrzehnte

Aus der GWG heraus wurde das Gutachterverfahren angestossen. Es prüft das räumliche Potenzial ausgewählter Schlüsselareale und dauert rund ein Jahr. Vorerst konzentriert es sich auf die Zentrumsgestaltung mit dem Alpenrose-Areal.

Ein interdisziplinäres Bearbeitungsteam präzisiert in einem rollenden Prozess seine Resultate und erstellt Modelle. In Zwischenschritten werden die Ergebnisse mit einem Beurteilungsgremium und einem



«Innertkirchen 2050»:
Strategiekarte
Quelle: Gemeinde Innertkirchen

Echoraum – einer breiter abgestützten Rückmeldungsrunde – diskutiert. Am Ende soll Klarheit darüber bestehen, wo sich künftig der Wohnungsbau ansiedelt, wo die Gastronomie und wo die touristischen Angebote.

Warum jetzt

Fällt der Entscheid zum Grimseltunnel positiv aus, wird in Innertkirchen eine Entwicklung stattfinden. Die Gemeinde will bei dieser Entwicklung die Federführung übernehmen und die besten Lösungen für Tourismus, Gewerbe und Einheimische finden – nicht auf Druck reagieren, sondern vorbereitet sein. Diesen Schritt nennt Innertkirchen «Innertkirchen 2050».

Projekt 3

Projekt Obergoms: Baugesuch steht kurz bevor

Das **Projekt Obergoms** nimmt weiter Form an. Die Einreichung des Baugesuchs bei der Gemeinde Obergoms ist für **Mitte September** vorgesehen. Zuvor werden noch einzelne offene Punkte mit Anspruchsgruppen aus der Region abgestimmt.

Hinter dem Projekt stehen der **Oberwalliser Unternehmer Jean Claude Bregy**, der Luzerner **Architekt Alexander Galliker** sowie der bekannte **Tourismusexperte Rainer Flaig**. Bregy ist bereits seit längerer Zeit Eigentümer des Baulands, auf dem das Projekt realisiert werden soll.

Geplant ist ein Wohn- und Ferienkonzept mit **115 Einheiten und rund 300 Betten**. Den grössten Teil bilden bewirtschaftete Apartments und Studios, ergänzt durch einige Erstwohnungen. Zum Konzept gehören zudem ein öffentlich zugängliches Restaurant sowie flexible Fitness- und Wellnessangebote.

Mit der Baueingabe beginnt für die **Gemeinde Obergoms** als zuständige Bewilligungsbehörde die eingehende Prüfung des Projekts. Gemeindepräsident **Patric Zimmermann** begrüsst grundsätzlich,

dass ein Unternehmer in der Region investieren und damit zusätzliche Impulse für den Tourismus und die lokale Wertschöpfung schaffen will.

Die Baukosten werden auf rund **CHF 60 Millionen** veranschlagt. Sofern alle erforderlichen Bewilligungen vorliegen, ist ab Erteilung der Baubewilligung mit einer Bauzeit von rund **drei Jahren** zu rechnen. Die Realisierung soll dabei **in Etappen** erfolgen. Im Vordergrund steht für die Initianten derzeit jedoch klar der Erhalt der Baubewilligung und die **Einhaltung sämtlicher gesetzlicher Anforderungen**.

Das Projekt soll auch der regionalen Wirtschaft zugutekommen: Erwartet werden Arbeitsvergaben an Unternehmen aus der Region, zusätzliche Aufträge für Zulieferbetriebe sowie mehrere nachhaltige Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich dabei nach der künftigen Auslastung der Wohnungen und Angebote richten.

Auf Basis der Rückmeldungen aus der Region wurde das Vorhaben **überarbeitet und redimensioniert**. Auf dem Areal laufen derzeit bereits vorbereitende Arbeiten, darunter hydrologische Untersuchungen und Erhebungen für das Bodenschutzkonzept. Der Fokus des Projektteams liegt nun auf dem Abschluss der Planung und der Einreichung des Baugesuchs.



Projekt Obergoms: Geplant ist ein Wohn- und Ferienkonzept mit 115 Einheiten und rund 300 Betten.

Bild: Galliker Riva Architekten, Luzern



Änderung der Geschäftsadresse ab 1. Oktober 2026

Die Grimselbahn AG hat eine neue Geschäftsadresse.
Diese lautet:

Grimselbahn AG
c/o Einwohnergemeinde Innertkirchen
Grimselstrasse 1
3862 Innertkirchen

Zeichnung von Parti- zipationsscheinen weiterhin möglich

Wir sind stolz, dass bis im Sommer 2026 Partizipationsscheine im Wert von CHF 257 000 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 Partizipationsschein](#)



Grimsel – Alpenlandschaft und Energieinfrastruktur. Kleines Bild: Schmalspurbahn.

Impressum | Grimseltunnel News

Nr. 5 | September 2026 | Erscheinung quartalsweise *Herausgeberin*: Grimselbahn AG, www.grimseltunnel.ch

Texte: Dres von Weissenfluh, Iris Huggler *Layout*: Andrea Grob *Übersetzung*: Bernadette Widmer