

Sélection d'article sur la politique suisse

processus

**Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels (Mo. 23.3010 und
22.4121)**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena

Citations préféré

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: Réalisation des multifunktionalen Grimseletunnels (Mo. 23.3010 und 22.4121), 2023 - 2024*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 29.06.2025.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Chemin de fer	1

Abréviations

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
Swissgrid	Schweizer Übertragungsnetzbetreiberin

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
Swissgrid	Gestionnaire du réseau de transport d'électricité suisse

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Chemin de fer

MOTION
DATE: 02.02.2023
MARCO ACKERMANN

Da die heute freistehende, aber einer Revision bedürftige Hochspannungsleitung über den Grimsel gemäss den Plänen der Swissgrid in eine Tunnelröhre verlegt werden soll, kam die Idee auf, parallel dazu gleich einen 23 Kilometer langen Grimseltunnel zu realisieren, der eine einspurige Bahnverbindung zwischen Innertkirchen (BE) und Oberwald (VS) ermöglichen würde. Durch die dadurch entstehende Verbindung der Zentralbahn und der Matterhorn Gotthard Bahn könnten in Zukunft etwa Schmalspur-Direktverbindungen zwischen Montreux (VD) und St. Moritz (GR) oder zwischen Luzern und Zermatt (VS) angeboten werden, wie später im Rat aufgezeigt wurde. Das Parlament beriet zwei unterschiedliche Motionen zu diesem Thema, wobei die erste schon jetzt eine definitive Finanzierung des Projekts vorsah, während die zweite die Möglichkeit zur Realisierung des Projekts aufrechterhalten, jedoch das Projekt zuerst nochmals prüfen wollte.

Die erste Motion stammte vom Walliser Ständesvertreter Beat Rieder (Mo. 22.4121) und forderte, dass der Bundesrat dem Parlament bis spätestens im Jahr 2023 einen **Finanzierungsbeschluss** für einen solchen multifunktionalen Grimseltunnel vorlegt. Der Ständerat wies das Begehren im Dezember 2022 vorerst oppositionslos der zuständigen **Kommission zur Vorberatung** zu, um insbesondere Unterlagen zur Machbarkeit des Projekts seriös zu prüfen. Im Februar 2023 beantragte die zuständige KVF-SR ihrem Rat knapp mit 5 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen und Stichentscheid des Präsidenten Hans Wicki (fdp, NW), die Motion anzunehmen. Die Kommissionsmehrheit war der Ansicht, dass mit dem Bündelungsprojekt «ein neues Kapitel der Schweizer Bahngeschichte im Alpenraum» geschrieben und Innovation, Kosteneffizienz und Tourismusförderung in einem Projekt vereint werden könnten. Eine knappe Minderheit war hingegen der Ansicht, dass das Projekt im Rahmen regulärer Ausbauschritte für die Bahn – etwa der Botschaft 2026 – behandelt werden sollte. Gleichentags beschloss die Kommission ohne Gegenstimme, diesbezüglich eine eigene, zweite Motion (Mo. 23.3010) einzureichen. Im Unterschied zur Motion Rieder verlangte diese, die **Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels in die ordentlichen Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur aufzunehmen** und das Projekt vorerst eingehend zu prüfen, bevor ein definitiver Entscheid gefällt wird. Die entsprechenden Kredite zur Projektierung sollten bereitgestellt und das allfällige Bahntunnelprojekt zeitlich mit der Erdverkabelung durch die Swissgrid gebündelt werden, schlug die Kommission vor. «Ständeräte wollen Grimsel-Tunnel subito», schrieb der «Blick» als Reaktion auf die beschriebenen Kommissionsentscheide.

Einen kritischen Medienbericht zum Bahntunnelbauprojekt veröffentlichte wenige Tage vor der Abstimmung im Ständerat die «NZZ am Sonntag»: «Heikles Lobbying für Millionen-Loch», titelte das Sonntagsblatt. Die Medien deckten auf, dass die Lobbyisten für das Grimseltunnelprojekt gleich die Parlamentsmitglieder selber seien – Motionär Beat Rieder als Mitglied des Verwaltungsrats der Grimselbahn AG und Kommissionspräsident Hans Wicki als Verwaltungsratspräsident ebendieser AG. Gemäss Sitzungsprotokoll der Kommission, das der NZZ am Sonntag vorlag, habe der Direktor des BAV, Peter Füglistaler, eine entsprechende Bemerkung zu Interessenkonflikten und Ausstandsregeln gemacht, welche aber nicht weiter beachtet worden sei. Wicki habe zudem nicht nur den Stichentscheid gefällt, sondern auch seinen Kollegen Rieder, der nicht Teil der Kommission sei, in die Sitzung eingeladen, um «das Projekt im entscheidenden Moment wortreich verteidigen» zu können, wie die Zeitung schrieb. Die Zeitung zog zudem die von den Befürwortenden genannten Baukosten von CHF 660 Mio. – das BAV gehe eher von rund CHF 1 Mrd. aus – sowie die tatsächliche Nutzung des Tunnels in Zweifel und zitierte Ueli Stückelberger vom Verband öffentlicher Verkehr, der befürchtete, dass das Geld dann für andere, wichtigere Bahnprojekte fehlen werde.¹

In der Frühjahrsession 2023 standen die zwei Motionen – Motion Rieder (mitte, VS; Mo. 22.4121) zu einem **Finanzierungsbeschluss für die Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels** und die Kommissionsmotion (Mo. 23.3010) für eine **Aufnahme des Projekts in die ordentlichen Bahnausbauprogramme** – auf der Traktandenliste des **Ständerats**. Die Kommissionsmehrheit hatte beide Motionen zur Annahme beantragt.

Die Walliserin Marianne Maret (mitte, VS) erklärte die Standpunkte der Kommission: Das Projekt ergebe nur Sinn, wenn der Entscheid der Swissgrid zur Erdverkabelung, welcher bald kommen werde, mit demjenigen zur Bahn zeitlich koordiniert werde. Erste Studien hätten ergeben, dass das Bahnprojekt mit vergleichsweise tiefen Kosten – Rieder nannte im Verlauf der Debatte eine Zahl von maximal CHF 750 Mio. – realisierbar wäre, da einerseits diverse Synergien mit dem Verkabelungstunnel bestünden und andererseits die geologische Beschaffenheit des Gesteins günstig sei. Des Weiteren habe der Bundesrat 2017 vorgesehen, Nationalstrassen und Eisenbahnlinien mit Starkstromleitungen zu kanalisieren. Maret verwies zudem auf den Zeitplan der Swissgrid, welcher auch den Bau des Bahntunnels definiere. So sollen bis Ende 2023 bzw. Anfang 2024 ein Kredit für eine Machbarkeitsstudie und bis spätestens Ende 2027 der Kredit für den Bau gesprochen sowie bis spätestens 2030 die Baubewilligung erteilt werden – andernfalls werde Swissgrid sein eigenes Projekt fortsetzen. Würden die Motionen abgelehnt, werde das Projekt jedoch erst bis 2026 – im Rahmen der Botschaft 2026 – evaluiert, was demnach nicht mit dem Zeitplan von Swissgrid vereinbar wäre. Bei Annahme der Kommissionsmotion würde die Verwaltung die Arbeiten gemäss eigenen Angaben hingegen beschleunigen und mit dem Verkabelungsprojekt zeitlich bündeln. Schliesslich werde das Projekt von betroffenen Gemeinden in der Region, den beiden Bahngesellschaften, den Kantonen Bern und Wallis sowie von der Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektorinnen und -direktoren im aktuellen Stadium unterstützt, schloss Maret.

In der Folge meldeten sich diverse Ständerätinnen und Ständeräte zu Wort. Als Mitglieder der Kommissionsminderheit taten Lisa Mazzone (gp, GE) und Josef Dittli (fdp, UR) ihre Meinung kund, dass keine Finanzierungsbeschlüsse gefällt werden sollten, ohne vorher eine seriöse und ordentliche Prüfung aller Verfahren vorgenommen zu haben. Ins gleiche Horn bliesen Andrea Gmür-Schönenberger (mitte, LU) und Eva Herzog (sp, BS), die befürchteten, dass durch eine Priorisierung des Grimselprojekts andere Bahnausbauprojekte wie etwa der Durchgangsbahnhof Luzern oder der Bahnknoten Basel ins Hintertreffen geraten würden. Themen in der Ratsdebatte waren auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Solidarität zwischen Stadt und Land im Hinblick auf die beschränkten finanziellen Mittel. Während beispielsweise Beat Rieder der Meinung war, dass von dem Tunnel jährlich rund 400'000 Personen profitieren könnten und Stefan Engler (mitte, GR) anfügte, dass eine «Übergewichtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses» sowieso alles bestrafe, was neu sei und in Berggebieten liege, rief Andrea Gmür-Schönenberger in Erinnerung, dass es beim Projekt Durchgangsbahnhof Luzern um 100'000 Personen pro Tag gehe – «unsere Solidarität stösst irgendwann an ihre Grenzen». Beim Thema Solidarität zitierte Beat Rieder schliesslich den Gemeindepräsidenten der betroffenen Gemeinde Innertkirchen (BE), der es im Namen der Bevölkerung «satt» habe, Grossbaustellen zur nationalen Sicherung der Energieversorgung – Triftprojekt, Grimselstaumauer und Grimselseevergrösserung – im Tal zu haben, ohne dafür eine Gegenleistung zu erhalten. Auch Bundesrat Albert Rösti anerkannte, dass die Region aufgrund der Energieprojekte «sehr stark strapazier[t]» werde und die Landesregierung Bündelungsprojekte wie dieses anstrebe. Er plädierte dafür, die Kommissionsmotion anzunehmen, um die Nutzung von Chancen zu ermöglichen. Das Projekt solle aber ordentlich geprüft und die Motion Rieder deshalb abgelehnt werden. Im August 2023 werde der Bundesrat dem Parlament eine Standortbestimmung zu laufenden und geplanten Bahnausbauschritten vorlegen und die Projektierungskosten ausweisen. Das Parlament könne im Rahmen dieser Analyse nochmals eine Beratung zur Frage des Grimseltunnels vornehmen und dann spätestens in der Botschaft zum Bahn-Ausbau schritt 2026 den definitiven Entscheid über den Bau fällen. Baustart könnte damit bereits 2027 sein. Abschliessend beschwichtigte der Verkehrsminister die Gemüter und erklärte, dass zwar die Kosten-Nutzen-Analyse einen zentralen Bestandteil bei der Projektauswahl darstelle, es aber schlussendlich stets um einen politischen Entscheidungsprozess gehe und Projekte wie der Durchgangsbahnhof Luzern oder der Knoten Basel letzten Endes nicht direkt mit dem vorliegenden Tunnel vergleichbar und für die «Sicherung der Verkehrsleistung in der Schweiz natürlich zentral» seien. In der Folge zog Rieder seine Motion zurück und der **Ständerat nahm die Kommissionsmotion stillschweigend an**. Als Zweitrat wird sich der Nationalrat mit der Kommissionsmotion beschäftigen.²

MOTION
DATE: 03.05.2023
MARCO ACKERMANN

Die vorberatende **KVF-NR** zeigte im März 2023 prinzipiell Gefallen am **Tunnel-Bündelungsprojekt von Hochspannungsleitung und Schmalspurbahn an der Grimsel**. Mit 19 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragte sie jedoch, die Motion ihrer Schwesterkommission in einer geänderten Form anzunehmen. Die nationalrätliche Kommission gütigte nicht, dass ein einzelnes Projekt gegenüber anderen Bahnausbauvorhaben bevorzugt behandelt werden soll, und verlangte deshalb, dass das Vorhaben zuerst vertieft geprüft wird. Im Gegensatz zum ursprünglichen Motionstext sollte deshalb das Tunnelprojekt nicht verpflichtend in die Bahn-Ausbauprogramme aufgenommen werden, sondern die Aufnahme einer Prüfung unterzogen werden. Auch die entsprechenden Projektierungskredite sollten somit noch nicht bereitgestellt, sondern erst nach einer vertieften Analyse der Kostenfolgen und der Realisierbarkeit gesprochen werden. Beibehalten wollte die KVF-NR hingegen die Formulierung, wonach der Realisierungsentscheid zur Erdverkabelung und der allfälligen Bahnverbindung aufeinander abgestimmt werden sollten.

Im **Nationalrat** sprach sich Bundesrat Albert Rösti in der Sondersession im Mai 2023 für eine Annahme der geänderten Motion aus. Damit könne der Bundesrat die Machbarkeit und die Kosten einer Bahnverbindung überprüfen. Im Herbst 2023 werde der Bundesrat die Botschaft zum Stand der Ausbauprojekte präsentieren und dort die Projektierungskosten auflisten. Bei einer allfälligen Genehmigung könne das Parlament mit der Botschaft 2026 dann definitiv entscheiden, ob der Tunnel realisiert werden soll oder nicht. Die vorliegende Motion würde lediglich die Koordination zwischen Erdverkabelung und Bahntunnel sicherstellen. Eine Mehrheit im Rat schloss sich dieser Meinung an und gab der abgeänderten Motion mit 91 zu 75 Stimmen bei 18 Enthaltungen grünes Licht. Dem Antrag Schwander (svp, SZ) auf Ablehnung der Motion folgten dabei Mitglieder aus allen Fraktionen. Sämtliche Fraktionen – bis auf die geschlossen ablehnende GLP-Fraktion – waren in der Frage gespalten. Der «Eisenbahntunnel durch die Grimsel stösst auf Skepsis», konstatierte der Tages-Anzeiger am Tag nach der Abstimmung im Nationalrat. Die Zeitung strich dabei die hohe Zahl an Enthaltungen sowie die überraschend grosse Skepsis in den Reihen der Grünen hervor, die «sonst immer für Eisenbahnprojekte zu haben» seien.³

MOTION
DATE: 08.06.2023
MARCO ACKERMANN

In der Sommersession folgte der **Ständerat** dem Nationalrat und nahm dessen Änderungen an der Motion seiner KVF-SR für die **Realisierung des multifunktionalen Grimseltunnels** stillschweigend an. Die vorberatende Kommission hatte sich im Mai 2023 mit den Anpassungen des Nationalrats ebenfalls einstimmig einverstanden gezeigt. Kommissionssprecherin Marianne Maret (mitte, VS) erläuterte im Stöckli, dass die Ziele der ursprünglichen Motion – dass nämlich das Projekt weiterverfolgt und zeitlich mit dem Erdverkabelungsprojekt koordiniert werde – bestehen bleiben. Im Unterschied zur ursprünglichen Version ihrer Kommission werde der Bundesrat jedoch nicht dazu angehalten, den Bau des Tunnels verpflichtend im Rahmen der Botschaft zum Stand der Ausbauprogramme Bahninfrastruktur und Perspektive 2050 einzubinden und entsprechende Kredite bereitzustellen. Damit könne der Bau der Bahntunnels in Kombination mit der Erdverkabelung zuerst vertieften Studien betreffend Realisierbarkeit und Kostenfolgen unterzogen werden. Mit der Annahme im Ständerat wurde die Motion an den Bundesrat überwiesen.⁴

MOTION
DATE: 26.02.2024
LENA BALTISSER

Mit der Botschaft zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur beantragte der Bundesrat im August 2023 die **Abschreibung** der Kommissionmotion. Der Bundesrat hatte die **Planung des multifunktionalen Grimseltunnels** in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen und den entsprechenden Verpflichtungskredit aus diesem Grund um CHF 30 Mio. erhöht. Der Bundesrat stellte die Realisierung des Ausbauprojekts für die Botschaft 2026 in Aussicht, sofern die Projektierung ausreichend fortgeschritten sei. Stände- und Nationalrat genehmigten die Abschreibung des Geschäfts in der Wintersession 2023 bzw. der Frühjahrsession 2024, womit das Anliegen der Motion **erledigt** war.⁵

1) AB SR, 2022, S. 1227; Bericht KVF-SR vom 2.2.23; CdT, 3.2.23; Blick, 4.2.23; NZS, 5.3.23

2) AB SR, 2023, S. 150 ff.; CdT, 10.3.23; SoZ, 12.3.23

3) AB NR, 2023, S. 805 f.; Bericht KVF-SR vom 20.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23; TA, 4.5.23

4) AB SR, 2023, S. 534; Medienmitteilung KVF-SR vom 24.5.23; NF, 10.6.23

5) AB NR, 2024, S. 10 ff.; AB SR, 2023, S. 1216 ff.; BBl, 2023 2061