

Medienspiegel

17.07.2026

Avenue ID: 1411
Artikel: 7
Folgeseiten: 5

Print

	16.07.2026	Walliser Bote Die Arbeitsvergabe sorgt bei den Gegnern des Grimseltunnels für rote Köpfe	01
	14.07.2026	Bar-News Best Partner Award'25	04
	14.07.2026	Nam / Notre armée de milice Promotion sport d'élite de l'armée 9 postes de contractuels attribués	05
	07.07.2026	Biel - Bienne Völlig faktenfrei	06

TV

	12.07.2026	TeleBärn / News Dauer: 00:02:48 Entenflöhe im Moossee	07
---	------------	---	----

News Websites

	16.07.2026	pomona.ch/de / POMONA-Walliser Bote / Radio Rottu DE Die Vergabe der Arbeiten sorgt bei den Gegnern des Grimseltunnels für rote Köpfe ...	08
	15.07.2026	shn.ch / Schaffhauser Nachrichten Online Die haben's eilig: Grimselbahn vergibt 551-Millionen-Auftrag – und erhöht den Dr ...	11



Die Arbeitsvergabe sorgt bei den Gegnern des Grimseltunnels für rote Köpfe

Ein Berner Konsortium will den Grimseltunnel für eine halbe Milliarde Franken bauen. Es trägt das Kostenrisiko mit. Die Arbeitsvergabe löst auch Kritik aus.

Herold Bieler

Wie an der Generalversammlung im Juni angekündigt, haben drei Bietergemeinschaften am 4. Mai 2026 ihre verbindlichen Angebote mit Zielkosten eingereicht. Nach Prüfung und Bewertung der Unterlagen entschied der Verwaltungsrat am Dienstag über die Vergabe. Den Zuschlag erhielt die Marti Tunnel AG in Moosseedorf. Die Marti Tunnel AG als Zuschlagsempfängerin repräsentiert die «Projektallianz Grimseltunnel» bestehend aus der Marti Tunnel AG, Marti Technik AG, ILF Consulting Engineers, WSP Ingenieure und Berater AG, RUBI Group. Der Preis des berücksichtigten Angebots beträgt 510 Millionen Franken. Insgesamt gingen drei Angebote ein. Der Zuschlag ging gemäss der Beschaffungsplattform Simap an die Marti AG, die das «wirtschaftlich günstigste Angebot» einreichte und mit der besten «Qualität der technischen Leistungen».

Auftragnehmer tragen Kostenrisiken mit Grundsätzlich entspreche das Vorgehen dem Allianzmodell, sagt Hans Wicki, Präsident der Grimselbahn AG. Dieses Modell habe man mit dem Bundesamt für Verkehr abgesprochen, sagt Wicki: «Es ist ein neues Verfahren, das noch nicht häufig angewandt wird.» Sogenannte Projektallianzen gibt es seit 2024. Eine Projektallianz ist eine Form der Zusammenarbeit, in der ein

Projekt nicht mehr kaskadenartig Phase für Phase abgewickelt wird, sondern die wichtigsten Unternehmen werden von Beginn an in die Planung einbezogen. Das wirkt sich unter anderem auch auf den Prozessschritt «Ausschreibungen» aus. In einer Projektallianz arbeiten Planende, Unternehmer, aber auch die Bauherrschaft als Allianzpartner zusammen. Gemeinsam definieren sie die Projektziele, erarbeiten die Risikoanalyse und einigen sich auf Massnahmen. Zudem erarbeiten sie ein transparentes Vergütungssystem und dann den gemeinsamen Mehrparteienvertrag. Die Umsetzung basiert dabei auf einem Bonus-Malus-System: Wenn es gut läuft, profitieren alle Beteiligten, läuft es nicht so rund, dann tragen alle den Verlust gemeinsam. Werden die Kosten überschritten, müssen sich die beteiligten Unternehmen mit 50 Prozent an den Mehrkosten beteiligen. Das sei auch vertraglich festgehalten, sagt Wicki. Der Zuschlag erfolgte unter dem Vorbehalt der Finanzierung des Projekts Grimseltunnel durch die Schweizerische Eidgenossenschaft. Die Auslösung der Planungsphasen setzt die Freigabe der erforderlichen Bundesmittel durch das Bundesamt für Verkehr voraus, namentlich aus dem Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2035.

Wicki: «Tunnel wird weniger als 500 Millionen kosten»

Gegner des Grimseltunnels kritisieren die voreilige Arbeitsvergabe. Mit dem Vergabepreis bestätigt sich, was die Promotoren immer behaupteten. Der Bau ist für rund 500 Millionen Franken möglich. Gegner und auch das Bundesamt für Verkehr gingen bisher immer von mindestens 800 Millionen Franken aus. Die Summe sei von der Verwaltung künstlich hochgerechnet worden, um das Projekt zu verhindern, sagen die Grimsel-Verfechter. Zu den 510 Millionen Franken für die Bahninfrastruktur kommen noch weitere Kosten seitens der Bauherrschaft. Und vom Gesamtbetrag wird auch noch der Kostenbeitrag der Swissgrid abgezogen. Die exakte Höhe dieser Positionen sei man momentan am Berechnen, so Wicki. Eine genaue Kostenschätzung werde dann sicherlich in der Botschaft «Verkehr 45» stehen. «Die Grimselbahn AG hat immer noch das Ziel, den Bahn-Teil des Grimseltunnels mit Kosten unter 500 Millionen zu realisieren», betont Wicki. Auf politischer Ebene hat das Projekt einen wichtigen Meilenstein erreicht. Der Bundesrat eröffnete am 19. Juni 2026 die Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr 45». Sie dauert bis zum 9. Oktober 2026. Der Grimseltunnel wird darin als strategisches Netzelement zur



Realisierung vorgeschlagen - insbesondere wegen der Bündelung von Bahn und Höchstspannungsleitung, des touristischen Potenzials und des verbesserten Zugangs zu den Tourismusregionen. Nach heutigem Zeitplan will der Bundesrat die Botschaft im Februar 2027 zuhänden des Parlaments verabschieden. Die Behandlung in den eidgenössischen Räten ist für die Herbstsession 2027 vorgesehen. Der Baubeginn könnte 2030 erfolgen. Zu den Chancen will sich Wicki nicht konkret äussern, diese seien aber sicher intakt. Jetzt gelte es, die Vernehmlassung abzuwarten.

Kritik aus den Städten
Das Projekt ist zuletzt stark unter Druck geraten, primär in den städtischen Zentren. Wicki hat dies

nicht überrascht. «Aber wenn wir nur noch die Städte gut bedienen mit der Verkehrsinfrastruktur, dann habe ich das Gefühl, sind Bergregionen und Randregionen irgendwann derart stark benachteiligt, dass es auch für die Städte schwierig wird, ihre Projekte durchzubringen. Es braucht eine ausgewogene Botschaft des Bundesrates, in der alle ein wenig berücksichtigt werden. Sonst haben wir ein Problem», sagt Wicki. Den Vorwurf, dass man jetzt mit der Vergabe und deutlich tieferen Zahlen als etwa vom BAV budgetiert Druck machen wolle auf die Politik, weist Wicki ebenfalls zurück: «Wir haben nicht übereilt gehandelt, sondern das Verfahren ist ganz normal gelaufen. Das ist ein neues Verfahren, das vielleicht für den einen oder anderen nicht so geläufig ist. Aber das ist

überhaupt nicht schnell und hat nichts mit voreilem Gehorsam zu tun.» Man wolle einfach nach dem Parlamentsentscheid bereit sein. Darum müsse die Vergabe jetzt stattfinden, damit man mit der Planung vorwärts machen könne. Den Widerstand aus anderen Regionen kann Wicki sogar nachvollziehen. Wer nicht berücksichtigt werde, schiesse halt gegen andere Projekte, so Wicki. «Aber wir haben schon mehrmals aufgezeigt: Das Projekt Grimseltunnel hat einen sehr hohen Nutzen für das Haslital und das Goms. Und es hat auch einen hohen Nutzen für den Tourismus. Und es ist ein Bündelungsprojekt, wo zwei Infrastrukturen miteinander vereint werden zu einem intelligenten, visionären Projekt», sagt Wicki. Bild: Keystone



Hans Wicki, VR-Präsident Grimselbahn AG: «Der Grimseltunnel wird weniger als 500 Millionen Franken kosten.»



Best Partner Award'25

Transgourmet/Prodega

Transgourmet/Prodega vergibt jährlich die Auszeichnung «Best Partner Award» an die leistungsstärksten Lieferanten. Rund 300 Partnerunternehmen wurden vom Belieferungs- und Abholgrosshändler bewertet. Die besten Partner erhalten Gold-, Silberund Bronze-Diplome als Anerkennung für ihre ausserordentlichen Leistungen. Der Anlass stellte starke Partnerschaften,

Innovation und Kundenorientierung in den Mittelpunkt.

Die Gold-, Silberund Bronzegewinner Food 1. Platz: Reitzel (Suisse) SA 2. Platz: Agrano AG, Allschwil 3. Platz: HALBA, Pratteln Near-/Non-Food 1. Platz: Duni AG, Rotkreuz 2. Platz: Delicious Network AG, Langenthal 3. Platz: star foil-systems ag, Kreuzlingen Tiefkühlprodukte 1. Platz: Kadi AG, Langenthal 2. Platz: Fredag - OR10R

Food AG, Root 3. Platz: Louis Ditzler AG, Möhlin Beverages 1. Platz: Brauerei Locher AG, Appenzell 2. Platz: intelligentfood Schweiz AG, Rotkreuz 3. Platz: Rimuss & Strada Wein AG, Hallau Frischprodukte 1. Platz: Emmi Schweiz AG, Luzern 2. Platz: Eisberg AG, Dällikon 3. Platz: Schwab-Guillod AG, Müntschemier Nachhaltigkeits-Award 1. Platz: Duni AG, Rotkreuz Transgourmet Schweiz AG, Moosseedorf transgourmet.ch



v.l.n.r. Kuno Andrey, Thierry Meunier, beide Transgourmet und stellvertretend für Rimuss & Strada Wein AG, Philip Herrmann, Brauerei Locher, Kilian A. Reist, Transgourmet, Aurele Meyer, Brauerei Locher AG, Ramon Amsler, Transgourmet und stellvertretend für intelligentfood Schweiz AG



Nam / Notre armée de milice
1401 Yverdon-les-Bains
024/ 426 09 39
<http://revue-nam.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Fachmedien
Auflage: 2'910
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 9
Fläche: 13'970 mm²

Auftrag: 1084658
Themen-Nr.: 862006
Referenz:
d3a97838-e8cb-4adb-bb54-7b822d55fde4
Ausschnitt Seite: 1/1

Print

Promotion sport d'élite de l'armée 9 postes de contractuels attribués

Dans la perspective des JO d'hiver de 2030 dans les Alpes françaises, le Centre de compétence sport de l'armée a attribué les 9 postes de militaires contractuels destinés aux athlètes d'élite du sport d'hiver.

Six athlètes féminines et trois athlètes masculins ont été engagés et remplacent les neuf athlètes qui étaient sous contrat pour le cycle olympique Milan/Cortina 2026. Au cours des quatre prochaines années, ces soldats sport seront employés à 50% par l'armée suisse et bénéficieront d'une couverture d'assurance. Ils disposent ainsi d'une base financière stable pour poursuivre leur carrière sportive. A compter du 1er août 2026, les athlètes suivants seront engagés en

tant que militaires contractuels d'élite:

- Debora Annen (Bob, Arth (SZ), Diplôme JO Milan/Cortina 2026 • Anuk Brändli (Ski alpin, slalom, Arosa (GR), Vice-championne du monde junior 2024 • Vinzenz Buff (Skeleton, St. Moritz (GR), Médaille de bronze aux Championnats du monde juniors 2023 • Joscha Burkhalter (Biathlon, Lenz (GR), Diplôme relais JO Milan/Cortina 2026 • Marina Kâlin (Ski de fond, St. Moritz (GR), Championne du monde U23 2024, diplôme relais JO Milan/Cortina 2026 • Saskja Lack (Ski

Freestyle/Skicross, Bichelsee (TG), 7e au classement général de la Coupe du monde 2025/2026 • Lea Meier (Biathlon, Lenz (GR), Diplôme JO Milan/Cortina 2026 • Andrina Salis (Snowboard/Big Air, Slopestyle, Moosseedorf (BE), 6e place en Coupe du monde • Pirmin Werner (Ski acrobatique, Marthalen (ZH), Médaille d'argent par équipe JO Milan/Cortina 2026, Diplôme individuel JO Milan/Cortina 2026



Völlig faktenfrei

Roland Lüthi, Grossrat GLP, Moosseedorf

«Zwar sind die Ergebnisse auf nationaler Ebene nach wie vor durchwachsen ...»

Diesen Satz der Bieler Bildungsdirektorin Anna Tanner (SP) muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Zur Erinnerung: Gemäss den nationalen Erhebungen (ÜGK) erreichen nur 50 Prozent der Schülerinnen und Schüler nach 7 Schuljahren die Französisch-Grundkompetenzen im Lesen und Verstehen (Man bemerke: Grundkompetenzen sind die niedrigste Stufe). Nur 10 Prozent der Schüler erreichen die Grundkompetenzen beim Sprechen. Das Schulfach Französisch ist bei Lehrern und Schülern unbeliebter denn je. Die

Entwicklungspsychologie zeigt, dass Kinder erst im Alter von zirka 11 Jahren Sprachen bewusst, systematisch und strategisch lernen können, weil sie dann abstrakte sprachliche Konzepte erfassen. Das Ignorieren entwicklungspsychologischer Tatsachen und didaktischer Prinzipien sind die wesentlichen Gründe für das Scheitern des Frühfranzösisch ab der 3. Klasse. Vor allem aber ging man von völlig falschen Voraussetzungen aus. Man fabulierte ein Sprachbad herbei, das jedoch mit drei Wochenlektionen gar nicht möglich ist. Die Gesamtzahl der Lektionen wurde mit dem früheren Start nicht verändert. Man halbierte die Lektionen der Mittelstufe und verpflanzte sie in die Unterstufe, wo sie

aus obgenannten Gründen komplett unsinnig sind. Nun will man diesen Fehlentscheid von oben herab bundesrätlich zementieren, zur Begeisterung von Frau Tanner! Für den nationalen Zusammenhalt ist es wichtig, wie gut die erste und die zweite Landessprache am Ende der Volksschule beherrscht wird - nicht wann damit begonnen wird. In Biel und im Grand Chasseral können 25 Prozent unserer Schülerinnen und Schüler nach 9 Schuljahren nicht einmal ihre eigene Unterrichtssprache lesen und schreiben. Das gefährdet den nationalen Zusammenhang mehr als das Festhalten an dieser verkorksten Reform.

GLP-Grossrat Roland Lüthi ist Mitglied der Bildungskommission des Kantons Bern. Das Parlament will am Französisch ab der 3. Klasse festhalten, was die Bieler Bildungsdirektorin Anna Tanner begrüsst (BIEL BIENNE vom 23. Juni). Der Jubel sei



Entenflöhe im Moossee

Sendung: News



Die Aare in Bern ist derzeit knapp 24 Grad warm, auch der Thunersee erreicht diese Temperatur. Im Moossee werden sogar mehr als 26 Grad gemessen. Die hohen Wassertemperaturen haben Auswirkungen auf die Natur. Für Entenflöhe sind die Bedingungen derzeit ideal.

Projekt offen, Arbeit vergeben

Die Vergabe der Arbeiten sorgt bei den Gegnern des Grimseltunnels für rote Köpfe

16.07.2026 Herold Bieler

Ein Berner Konsortium will den Grimseltunnel für eine halbe Milliarde Franken bauen. Es trägt das Kostenrisiko mit. Die Arbeitsvergabe löst auch Kritik aus.

Wie an der Generalversammlung im Juni angekündigt, haben drei Bietergemeinschaften am 4. Mai 2026 ihre verbindlichen Angebote mit Zielkosten eingereicht. Nach Prüfung und Bewertung der Unterlagen entschied der Verwaltungsrat am Dienstag über die Vergabe. Den Zuschlag erhielt die Marti Tunnel AG in Moosseedorf. Die Marti Tunnel AG als Zuschlagsempfängerin repräsentiert die «Projektallianz Grimseltunnel» bestehend aus der Marti Tunnel AG, Marti Technik AG, ILF Consulting Engineers, WSP Ingenieure und Berater AG, RUBI Group. Der Preis des berücksichtigten Angebots beträgt 510 Millionen Franken. Insgesamt gingen drei Angebote ein. Der Zuschlag ging gemäss der Beschaffungsplattform Simap an die Marti AG, die das «wirtschaftlich günstigste Angebot» einreichte und mit der besten «Qualität der technischen Leistungen».

Auftragnehmer tragen Kostenrisiken mit

Grundsätzlich entspreche das Vorgehen dem Allianzmodell, sagt Hans Wicki, Präsident der Grimselbahn AG. Dieses Modell habe man mit dem Bundesamt für Verkehr abgesprochen, sagt Wicki: «Es ist ein neues Verfahren, das noch nicht häufig angewandt wird.» Sogenannte Projektallianzen gibt es seit 2024. Eine Projektallianz ist eine Form der Zusammenarbeit, in der ein Projekt nicht mehr kaskadenartig Phase für Phase abgewickelt wird, sondern die wichtigsten Unternehmen werden von Beginn an in die Planung einbezogen. Das wirkt sich unter anderem auch auf den Prozessschritt «Ausschreibungen» aus. In einer Projektallianz arbeiten Planende, Unternehmer, aber auch die Bauherrschaft als Allianzpartner zusammen. Gemeinsam definieren sie die Projektziele, erarbeiten die Risikoanalyse und einigen sich auf Massnahmen. Zudem erarbeiten sie ein transparentes Vergütungssystem und dann den gemeinsamen Mehrparteienvertrag. Die Umsetzung basiert dabei auf einem Bonus-Malus-System: Wenn es gut läuft, profitieren alle Beteiligten, läuft es nicht so rund, dann tragen alle den Verlust gemeinsam. Werden die Kosten überschritten, müssen sich die beteiligten Unternehmen mit 50 Prozent an den Mehrkosten beteiligen. Das sei auch vertraglich festgehalten, sagt Wicki. Der Zuschlag erfolgte unter dem Vorbehalt der Finanzierung des Projekts Grimseltunnel durch die Schweizerische Eidgenossenschaft. Die Auslösung der Planungsphasen setzt die Freigabe der erforderlichen Bundesmittel durch das Bundesamt für Verkehr voraus, namentlich aus dem Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035.

Wicki: «Tunnel wird weniger als 500 Millionen kosten»

Gegner des Grimseltunnels kritisieren die voreilige Arbeitsvergabe. Mit dem Vergabepreis bestätigt sich, was die Promotoren immer behaupteten. Der Bau ist für rund 500 Millionen Franken möglich. Gegner und auch das Bundesamt für Verkehr gingen bisher immer von mindestens 800 Millionen Franken aus. Die Summe sei von der Verwaltung künstlich hochgerechnet worden, um das Projekt zu verhindern, sagen die Grimsel-Verfechter. Zu den 510 Millionen Franken für die Bahninfrastruktur kommen noch weitere Kosten seitens der Bauherrschaft. Und vom Gesamtbetrag wird auch noch der Kostenbeitrag der Swissgrid abgezogen. Die exakte Höhe dieser Positionen sei man momentan am Berechnen, so Wicki. Eine genaue Kostenschätzung werde dann sicherlich in der Botschaft «Verkehr 45» stehen. «Die Grimselbahn AG hat immer noch das Ziel, den Bahn-Teil des Grimseltunnels mit Kosten unter 500 Millionen zu realisieren», betont Wicki. Auf politischer Ebene hat das Projekt einen wichtigen Meilenstein erreicht. Der Bundesrat eröffnete am 19. Juni 2026 die Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45». Sie dauert bis zum 9. Oktober 2026. Der Grimseltunnel wird darin als strategisches Netzelement zur Realisierung vorgeschlagen – insbesondere wegen der Bündelung von Bahn und Höchstspannungsleitung, des touristischen Potenzials und des verbesserten Zugangs zu den Tourismusregionen. Nach heutigem Zeitplan will der Bundesrat die Botschaft im Februar 2027 zuhänden des Parlaments verabschieden. Die Behandlung in den eidgenössischen Räten ist für die Herbstsession 2027 vorgesehen. Der Baubeginn könnte 2030

erfolgen. Zu den Chancen will sich Wicki nicht konkret äussern, diese seien aber sicher intakt. Jetzt gelte es, die Vernehmlassung abzuwarten.

Kritik aus den Städten

Das Projekt ist zuletzt stark unter Druck geraten, primär in den städtischen Zentren. Wicki hat dies nicht überrascht. «Aber wenn wir nur noch die Städte gut bedienen mit der Verkehrsinfrastruktur, dann habe ich das Gefühl, sind Bergregionen und Randregionen irgendwann derart stark benachteiligt, dass es auch für die Städte schwierig wird, ihre Projekte durchzubringen. Es braucht eine ausgewogene Botschaft des Bundesrates, in der alle ein wenig berücksichtigt werden. Sonst haben wir ein Problem», sagt Wicki. Den Vorwurf, dass man jetzt mit der Vergabe und deutlich tieferen Zahlen als etwa vom BAV budgetiert Druck machen wolle auf die Politik, weist Wicki ebenfalls zurück: «Wir haben nicht übereilt gehandelt, sondern das Verfahren ist ganz normal gelaufen. Das ist ein neues Verfahren, das vielleicht für den einen oder anderen nicht so geläufig ist. Aber das ist überhaupt nicht schnell und hat nichts mit voreilem Gehorsam zu tun.» Man wolle einfach nach dem Parlamentsentscheid bereit sein. Darum müsse die Vergabe jetzt stattfinden, damit man mit der Planung vorwärtsmachen könne. Den Widerstand aus anderen Regionen kann Wicki sogar nachvollziehen. Wer nicht berücksichtigt werde, schiesse halt gegen andere Projekte, so Wicki. «Aber wir haben schon mehrmals aufgezeigt: Das Projekt Grimseltunnel hat einen sehr hohen Nutzen für das Haslital und das Goms. Und es hat auch einen hohen Nutzen für den Tourismus. Und es ist ein Bündelungsprojekt, wo zwei Infrastrukturen miteinander vereint werden zu einem intelligenten, visionären Projekt», sagt Wicki.



Hans Wicki, VR-Präsident Grimselbahn AG: «Der Grimseltunnel wird weniger als 500 Millionen Franken kosten.»Quelle: Keystone

Finanzierung noch nicht geklärt

Die haben's eilig: Grimselbahn vergibt 551-Millionen-Auftrag – und erhöht den Druck auf den Bundesrat

15.07.2026 Henry Habegger (hay)

Trotz offener Finanzierung vergibt die Grimselbahn AG den Bauauftrag für 551,5 Millionen Franken. Die Promotoren sehen darin ein starkes Argument für ihr Projekt.

Die Bergler machen Druck auf den Bundesrat. Obwohl die Finanzierung des 22 Kilometer langen Grimsel-Bahntunnels noch lange nicht gesichert ist, hat die Grimselbahn AG bereits den Bauauftrag vergeben. Zuschlagsempfängerin ist, wie auf der Beschaffungsplattform Simap zu lesen ist, die Marti Tunnel AG in Moosseedorf bei Bern. Der Preis: 551,5 Millionen Franken.

Marti vertritt die «Projektallianz Grimseltunnel», der auch zwei Ingenieur- und Beratungsbüros sowie eine Bahntechnikfirma angehören. Laut Simap setzte sich die Allianz gegen zwei Mitbewerber durch. Begründet wird der Zuschlag mit dem «wirtschaftlich günstigsten Angebot» und der «Qualität der technischen Leistungen». Vermutlich lagen alle drei Anbieter preislich in einer ähnlichen Grössenordnung.

Den Preis werten die Grimsel-Promotoren als neuen Schub für ihr Projekt. Sie kündigten schon vor der Vergabe an, der Bau sei für rund 500 Millionen Franken möglich – und nicht, wie vom Bundesamt für Verkehr geschätzt, für 800 Millionen Franken oder sogar noch mehr. Die Summe sei von der Verwaltung künstlich hochgerechnet worden, um das Projekt zu verhindern, sagt ein Grimsel-Verfechter.

Zwar kommen zu den 551 Millionen Franken noch einige weitere Kosten hinzu. Abzüglich des Beitrags von Swissgrid, das eine Höchstspannungsleitung durch den Tunnel verlegen will, sollten die Endkosten aber eher unter 500 Millionen Franken liegen, ist vonseiten der Grimsel-Promotoren zu hören.

Mit diesen rund 500 statt 800 Millionen Franken hoffen die Bergler jedenfalls, in der anstehenden politischen Ausmarchung und im Verteilungskampf um die Bundesgelder einen zusätzlichen Trumpf in den Händen zu haben. Zugleich erhöhen sie damit den Druck auf den Gesamtbundesrat, der als Nächstes entscheidet. Hier haben die Grimsel-Promotoren mit dem Berner Oberländer Bundesrat und Verkehrsminister Albert Rösti (SVP) den wichtigsten Fürsprecher auf ihrer Seite.

Hohe Kosten, wenig Nutzen?

Das Projekt ist unter anderem deshalb umstritten, weil der Tunnel abgelegen ist und ausser für den Tourismus wenig Nutzen bringen dürfte. Zwar verbindet der Tunnel die Schmalspurnetze der Schweiz, jenes nördlich der Alpen zwischen Montreux und Luzern sowie das inneralpine zwischen Zermatt und dem Engadin. Trotzdem kritisieren unter anderem städtische Kreise: Das viele Geld könnte in bevölkerungsreichen Regionen viel wirkungsvoller und mit deutlich grösserem Nutzen für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden.

Als nächstes entscheidet das Parlament. Der Baubeginn könnte 2030 erfolgen.

Fix ist also noch nichts. Deshalb vergab die Grimselbahn AG den Auftrag «unter Vorbehalt der Finanzierung des Projekts Grimseltunnel durch die Schweizerische Eidgenossenschaft», wie es auf Simap heisst.

In der 2015 gegründeten Grimselbahn AG sitzen als Zugpferde einige bekannte bürgerliche Politiker. Präsident ist der Nidwaldner Ständerat Hans Wicki (FDP). Mit dabei sind auch der umtriebige Walliser Ständerat Beat Rieder und die Berner Nationalrätin Nadja Umbricht Pieren, eine enge Vertraute von Verkehrsminister Rösti.



Namensgeber für das umstrittene geplante Loch durch den Berg: Die Grimsel. Bild: Stefan Bühler