

Verkehrsproblem bei der SVP

- 20.09.2026
- NZZ am Sonntag
- Simon Marti

Für Bundesrat Albert Rösli geniesst der Grimseltunnel Priorität. Doch nun wehren sich auch Politiker seiner eigenen Partei gegen das Projekt. Muss der Bundesrat um seine ganze Verkehrsvision fürchten? Der Grimseltunnel soll verbinden. Er ist das Herzstück einer geplanten Bahnstrecke, die, wenn alles klappt, von Innerkirchen im Berner Oberland bis nach Oberwald im Wallis verlaufen wird. Politisch ist das Projekt aber ein Spaltpilz.

Das gilt auch für die grösste Partei im Bundeshaus: die SVP. Sie stellt mit Albert Rösli den zuständigen Vorsteher des Verkehrsdepartements. Der Berner Oberländer ist ein erklärter Befürworter der Röhre durch das Grimselmassiv. Auf der anderen Seite setzen sich gewichtige Verkehrspolitiker der Partei mit zunehmender Vehemenz gegen den Bau ein. Das dürfte dazu führen, dass die SVP ihrem Bundesrat die Gefolgschaft in dieser wichtigen Frage verweigern könnte.

Der SVP-Parlamentarier Thomas Hurter hat eine dezidierte Haltung zum Grimseltunnel. «Er kostet viel und bringt dort, wo unser Verkehrsnetz wirklich am Anschlag ist, keinen Nutzen.» Hurter präsidiert derzeit die Verkehrskommission des Nationalrats. In dieser Rolle schaue er jede Idee unvoreingenommen an, betont er im Gespräch am Rande der Session in Bern. «Aber als Nationalrat habe ich natürlich eine Meinung, und die sage ich auch.

» Man müsse die Dinge beim Namen nennen, so Hurter. «Der Grimseltunnel ist ein Projekt der Alpen-Opec», sagt er in Anlehnung an das Kartell der ölfördernden Staaten. «Es sind eher strukturschwache Regionen, die politisch eine Macht entwickeln, die in Verteilungsfragen halt oft zulasten anderer Kantone geht, die auch wichtige Projekte hätten.» Andere Spezialisten der SVP argumentieren ähnlich. Christian Imark zum Beispiel, Nationalrat aus dem Kanton Solothurn, sagt: «Unter den Verkehrspolitikern unserer Fraktion ist grossmehrheitlich klar, dass der Grimseltunnel keine Priorität hat.

» Er habe von Anfang an nicht verstanden, warum für so etwas Bundesgelder fliessen sollten, kritisiert Imark. Hart fällt auch das Urteil des Aargauer SVP-Nationalrats und Transportunternehmers Benjamin Giezendanner aus. «Wenn wir sehen, welche Kosten allein der Erhalt des Bahnnetzes verschlingen wird, ist für dieses Projekt schlicht kein Platz. Der Grimseltunnel ist so gut wie tot, da bin ich mir sicher.» «Jetzt oder nie» Noch aber gibt es innerhalb von Röstis Partei auch Parlamentarier, die sich hinter die Pläne stellen.

Das liegt daran, dass die Promotoren des Grimseltunnels bestens vernetzt sind, bis hinein in die Volkspartei. Die SVP-Nationalrätin Nadja Umbricht Pieren sitzt ebenfalls in der Verkehrskommission und ist Verwaltungsrätin der Grimselbahn AG, die das Projekt vorantreibt. Der Tunnel, so Pieren, sei eine einmalige Chance. Weil ohnehin eine Hochspannungsleitung an derselben Stelle durch den Berg geplant sei, ergäben sich Synergien. Diese Gelegenheit gelte es zu nutzen, findet Pieren.

«Der Grimseltunnel wird jetzt gebaut oder nie. Das Stromkabel wird nun verlegt. Verzichteten wir auf die Bahnstrecke, dann war es das, sie wird nie kommen.» Zudem sei es das einzige grössere Bauvorhaben des anstehenden Ausbauprogramms, das in einer Bergregion vorgesehen sei. «Sonst fliesst alles Geld ins Flachland», sagt Pieren.

«Wenn sich die Kritiker, auch in meiner Fraktion, etwas vertiefter mit dem Tunnel auseinandersetzen», davon ist sie überzeugt, «dann werden sie die Vorteile erkennen, die sich daraus für den Tourismus und die Arbeitsplätze in dieser Region ergeben.» Es drohen Verteilungskämpfe Dass der Grimseltunnel die Politik gerade jetzt umtreibt, ist kein Zufall. Er ist Teil von «Verkehr '45», einer umfassenden Vorlage des Departements Röstis, in der der Bund

aufzeigt, welche Verkehrsprojekte in den nächsten knapp zwei Jahrzehnten realisiert werden sollen. Geschätzte Kosten: rund 50 Milliarden Franken. Doch viele Verkehrspolitikern sind skeptisch, ob dieser Betrag reicht, um sämtliche Pläne zu realisieren.

Verteilkämpfe sind vorprogrammiert. Anfang Woche trat auch noch die Eidgenössische Finanzkontrolle auf den Plan. Sie ortet «erhebliche Schwächen» bei «Verkehr '45»: «Insbesondere für die neuen Ausbauprojekte fehlen wesentliche Grundlagen für eine nachvollziehbare und fundierte Priorisierung», schreibt die EFK in ihrem Bericht. Den Grimseltunnel nennen die Kontrolleure «einen klaren Fall von ineffizienter Verwendung öffentlicher Mittel». Die Priorisierung der Projekte basiere auf dem Gutachten der ETH Zürich und den Analysen der zuständigen Bundesämter, hält das Verkehrsdepartement demgegenüber fest.

Die Auswahl der Projekte sei begründet, und die Bewertungen der verschiedenen Vorhaben seien transparent ausgewiesen. Bundesrat Rösli hat zuletzt im Juli in einem Interview mit den Zeitungen von CH Media ausführlich zum Grimseltunnel Stellung bezogen. «Der Regionalverkehr ist grundsätzlich nicht eigenwirtschaftlich», sagte er da. «Entscheidend ist, ob man einer Region eine gute Erschliessung bieten will und ob sich das mit ihrem Entwicklungspotenzial rechtfertigen lässt.» Mit dem Tunnel verbinde man die zwei heute getrennten Schmalspurnetze des Landes, was touristisch interessant sei.

«Zudem erhält mit dem Grimseltunnel auch der ländliche Raum ein wichtiges Bahnprojekt.» Nun müssen sich die Parteien positionieren. Bis am 9. Oktober haben sie Zeit, in der Vernehmlassung zur Vorlage «Verkehr '45» Stellung zu beziehen. Es ist eine wichtige Hürde für alle Ausbauprojekte.

Dem Vernehmen nach dürfte die Antwort der SVP zur Gesamtplanung negativ ausfallen..