

P R O J E K T V - B A H N

Heute besuchen jedes Jahr über 800'000 Menschen aus aller Welt das Jungfraujoch, die höchste Bahnstation Europas, inmitten der Viertausender der Schweizer Hochalpen. Die grosse Attraktion dieses Ausflugs ist nicht nur die Natur, sondern auch die technische Leistung in dieser Natur: die historische Wengernalp- und Jungfraubahn. Die Bahnverantwortlichen wollen nun „ihr Produkt“ besser auf den Touristenstrom aus Asien anpassen, der momentan ganz Europa überflutet.

Im Wesentlichen sieht **das V-Bahn Projekt 1** vor, eine Grossraum-Gondelbahn, genannt Eigerexpress, von Rotenegg, unterhalb Grindelwald, direkt hinauf zur Station Eigergletscher der Jungfraubahn (JB) zu bauen. Der neue Talstationsterminal wäre, wie die bestehende Wengernalpbahn (WAB) oben im Dorf, direkt an die Berner Oberland Bahn (BOB) angehängt. Um diesem, lokal sehr umstrittenen Projekt Akzeptanz zu verschaffen, wurde es sorgfältig mit einer Reihe von Unterhalts- und Erneuerungsinvestitionen kombiniert, welche für ein Unternehmen wie die Jungfraubahn Holding (JBH) eigentlich selbstverständlich wären. Der Zusammenschluss des Eigerexpress (EE) mit einer neuen Gondelbahn zum Männlichen (Ersatz der bestehenden Gondelbahn) im Talstationsterminal gibt dem V-Bahn-Projekt seinen Namen.

Das Projektziel der Jungfraubahn Holding ist es, noch mehr Menschen in noch kürzerer Zeit und zu geringeren Kosten auf das Jungfraujoch zu transportieren.

Darüber hinaus wirbt die Jungfraubahn Holding damit, dass speziell der eine Flügel des V-Projekts, der Eigerexpress, zu einem beträchtlichen Aufschwung im lokal derzeit rückläufigen Tourismus beitragen soll.

Der Eigerexpress ist aber ein empfindlicher Eingriff in die historisch gewachsene Infrastruktur unserer Dörfer, die bis heute unteilbar auch zum Erfolg der Jungfraubahn beiträgt, zerstört eine Aussicht von Weltgeltung und fördert nur den Massentourismus.

Der Eigerexpress ist konzeptionell und touristisch falsch!

1. Der Eigerexpress zerstört eine weltweit einmalige Landschaft.
2. Der Eigerexpress wirkt wie eine Umfahrungsstrasse. Die Touristen werden gezielt an den Orten Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen und Kleine Scheidegg vorbeigeführt.
3. Der Eigerexpress führt zum Ende der wirtschaftlich erfolgreichen, historisch einmaligen Wengernalpbahn.
4. Der Eigerexpress macht die Fahrt aufs Jungfraujoch zum „Fastfood-Erlebnis“.
5. Der Eigerexpress steuert eine Entwicklung der Jungfrauregion nur in Richtung Massentourismus und ist deshalb aus touristischer Sicht falsch.
6. Der Eigerexpress löst das Problem im derzeit rückläufigen Winter- und Sommertourismus nicht und ist konzeptionell falsch.
7. Der Eigerexpress torpediert den langfristigen Erfolg der Jungfraubahnen.

Das politische Vorgehen der Jungfraubahn Holding, den Eigerexpress gegen den Volkswillen zu bauen, ist demokratisch nicht vertretbar.

1. Der Eigerexpress zerstört eine weltweit einmalige Landschaft.

Die Eignordwand ist die berühmteste Nordwand der Welt. Sie gilt als historisches Monument und Symbol für den Kampf des Menschen um Leben und Tod in der archaischen Welt des Hochgebirges. An keinem anderen Ort alpenweit manifestiert sich der Übergang von den Voralpen zu den Hochalpen so dramatisch wie hier. Entsprechend ist das Gebiet dreifach geschützt: Es gehört zum UNESCO Welterbe Jungfrau-Aletsch (und somit zu den wertvollsten Hochgebirgslandschaften der Welt), zum Bundesinventar für Landschaften von nationaler Bedeutung der Schweiz und ist Teil einer kantonalen Landschaftsschutzzone. Über 60 Meter hohe Masten, sechs tonnenschwere Stahlseile, sowie zahlreiche grosse Kabinen würden dieses einmalige Landschaftsbild zerschneiden, wie ein Schnitt mit dem Messer durch ein wertvolles Gemälde. Die wichtigsten Umweltschutzorganisationen der Schweiz, sowie der Schweizerische Alpenklub haben sich im Vorfeld klar gegen die Linienführung des Eigerexpress ausgesprochen ².

2. Der Eigerexpress wirkt wie eine Umfahrungsstrasse. Die Touristen werden gezielt an den Orten Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen und Kleine Scheidegg vorbeigeführt.

Die Jungfraubahn und die Dörfer Grindelwald, Lauterbrunnen und Wengen sind heute über die BOB und die WAB direkt am OeV angeschlossen. Die Touristenströme Richtung Jungfraujoche verteilen sich etwa hälftig auf die Talseiten von Lauterbrunnen und Grindelwald. Der wirtschaftliche Erfolg dieser Orte ist eng mit der historischen Linienführung, dem direkten Anschluss und dem Taktfahrplan der heutigen Bergbahn verbunden, wie die JBH im Abschlussbericht zum damalig verworfenen Gondelbahnprojekt im Jahr 2000 selber schrieb. Mit dem Eigerexpress wird eine dritte, direkte Expresslinie von Interlaken auf das Jungfraujoche geschaffen. Geplant ist ein Einstiegsterminal an der Rotenegg mit Geschäften, Verpflegung und Skidepot, 41 zusätzliche Busparkplätze und ein Parkhaus mit über 1000 Plätzen. Da die Reisenden nicht mehr in den lokalen Geschäften, Restaurants, Imbissständen, Souvenir- und Sportshops etc. einkehren können, werden deren Bedürfnisse in Interlaken oder durch neue bahneigene Betriebe abgedeckt. „Die neue V-Bahn wird das Hauptportal für den Einstieg in das Gebiet Eiger- und Männlichen, sowie für den Ausflug auf das Jungfraujoche darstellen. Gesamthaft wird damit gerechnet, dass in Zukunft 80% der Jungfraujoche-Gäste über Rotenegg anreisen“ ³.

3. Der Eigerexpress führt zum Ende der wirtschaftlich erfolgreichen, historisch einmaligen Wengernalpbahn.

Das sehr hohe Investitionsvolumen von 160 Millionen für den EE macht, ganzheitlich betrachtet, wirtschaftlich nur Sinn, wenn einerseits die neue Zubringerbahn ausgelastet werden kann und andererseits die Bergbahn von Wengen und Grindelwald bis zum Eiger- und Männlichen weiterhin rentabel betrieben werden kann. Ein Blick auf die neuen Kapazitäten zeigt aber klar, dass selbst wenn mit den kühnsten Zuwachsraten gerechnet wird, mind. die Grindelwaldseite der WAB kaum mehr rentabel betrieben werden kann. Deshalb wird die Leistung der WAB schon im Eröffnungsjahr des EE um rund 65% auf der Grindelwaldseite und um 20% auf der Wengenseite (zur heutigen Leistung gerechnet) gesenkt werden. Die gezielte Abwertung der WAB kostet bereits im ersten Schritt 42 Arbeitsstellen ⁴.

² Eine Studie im Auftrag des Staatssekretariates für Wirtschaft aus dem Jahre 2002 weist nach: Wenn die Qualität der Landschaft sinkt (wie das mit dem Eigerexpress der Fall wäre) geht die Tourismusnachfrage zurück.

³ Betriebskonzept der JBH, 4.11.11.

⁴ Aussage CEO Kessler, Jungfrauzeitung 21.12.12

Zudem gefährdet der EE direkt die lebenswichtigen Bahninfrastruktur der autofreien Orte Wengen, Wengernalp, Kleine Scheidegg und Alpiglen.

Im Auftrag des Kt. Berns verfasste die Firma Ecoplan mit JBH CEO Kessler in der Begleitgruppe, eine Studie, zum Teil basierend auf Unterlagen der JBH zu den volkswirtschaftlichen Auswirkungen des V-Bahn-Projekts ⁵. Die Studie geht aber davon aus, dass die Kapazität der WAB mit dem V-Projekt um 20% erhöht wird, was klar im Widerspruch zu dem publizierten Projekt steht!

4. Der Eigerexpress macht die Fahrt aufs Jungfrauojoch zum Fast-Food-Erlebnis.

Die klassische Fahrt mit der Bergbahn ist bei den Jungfrauojoch-Gästen äusserst beliebt, wie die Rekordzahlen der JBH der letzten Jahre beweisen. Es ist darum nicht nachvollziehbar, warum diese Bahnfahrt - ohne Not - durch eine Expressreise ersetzt werden soll.

Der Ausflug auf das Jungfrauojoch ist keine Pendlerstrecke, die für Schnelligkeit und Effizienz steht: Die Reise mit der Bergbahn aus den grünen Tälern über weite Hochalpenweiden ist ein zentraler und wichtiger Teil des "Gesamterlebnisses Jungfrauojoch". Und auch die Zwischenstopps an der „Todeswand“ und der Station Eismeer, die aus Effizienzgründen dann geschlossen werden sollen, gehören zur einzigartigen Dramaturgie des Jungfrauojoch-Ausfluges.

Die Platzverhältnisse auf dem Jungfrauojoch sind begrenzt. Im Geschäftsjahr 2013 war das Jungfrauojoch mit 5000 Besuchern pro Tag an 22 Tagen ausverkauft. An solchen Tagen sind noch mehr Touristen auf dem Jungfrauojoch schwer vorstellbar und es könnte in den engen Stollen und Gängen zu gefährlichen Situationen kommen.

5. Der Eigerexpress steuert eine Entwicklung der Jungfrauregion nur in Richtung Massentourismus und ist deshalb aus touristischer Sicht falsch.

„Die guten Gäste fehlen“ übertitelte das Lokalblatt die Sommerstimmung im Jubiläumsjahr der JB 2012. In den letzten 10 Jahren hat die Jungfraubahn Holding den Gewinn verdoppelt. Parallel dazu sind die Gewinne im lokalen Tourismus seit Jahren rückläufig, was zeigt, dass dieser vom "Jungfrauojoch-Boom" kaum profitieren kann, da Tages- und Sightseeing-Tourismus nur eine eher geringe Wertschöpfung schaffen und Massentourismus immer Billigtourismus ist.

Sogar die Ecoplan-Studie besagt: „Um nachhaltig Aufenthaltstouristen zu gewinnen, ist ein kompetitives Hotelangebot und eine klar positionierte Destination sehr wichtig. Ohne ein entsprechendes Angebot, können auch mit einer gut positionierten Bergbahn kaum zusätzliche Gäste gewonnen werden. Es ist ein koordiniertes und aktives Vorgehen aller im Tourismus beteiligten Personen und Unternehmen nötig. Dazu ist ein strukturierter und institutionalisierter Prozess notwendig, der die Destination als Ganzes und nicht nur isolierte Teilbereiche entwickelt“.

Der EE verhindert aber gezielt eine ganzheitliche und nachhaltige Entwicklung der Region, indem er einseitig nur auf den Sightseeing- und Tagestourismus fokussiert ist, die bestehende, zum Teil lebenswichtige Infrastruktur durch fehlende Auslastung derselben gefährdet, Destinationen abschneidet und rücksichtslos in eine der weltweit grossartigsten Landschaften gebaut werden soll.

Die gewaltige Investitionssumme von 278 Millionen Schweizer Franken für das V-Projekt verleitet in Gemeinden und Kanton zu sehr optimistischen Gewinnrechnungen, die darüber hinwegtäuschen, dass das Hauptprojekt im V-Bahn-Paket touristisch und konzeptionell falsch ist und bereits mittelfristig, den Trend zu rückläufigen Logiernächten in den Tälern Grindelwald und Lauterbrunnen noch verstärken wird.

6. Der Eigerexpress löst das Problem im rückläufigen Winter- und Sommertourismus nicht und ist konzeptionell falsch.

Die führenden Wintersportorte (sogenannte „Premium-Destinationen“) zeichnen sich durch ein gutes Angebot im Dorf und in Grösse und Attraktivität des Skigebietes aus. Der Eigerexpress erschliesst keine neuen Hänge und verbindet keine Skigebiete. Als Beschäftigungsanlage ist er nur sehr bedingt geeignet und überfüllt unsere aus Skilift-Zeiten stammenden und naturbedingt engen „Pistenschläuche“ total. Mit der grossen Investition für den EE bleibt das Skigebiet also unverändert und wichtiges Kapital wird fehlen, um eine zeitgemässe Verbindung von Scheidegg/Männlichen mit First zu realisieren, die Lifte auf First und Männlichen zu modernisieren, Pistenengpässe zu beheben und die Leistung der künstlichen Beschneiungsanlagen den saisonalen Bedürfnissen anzupassen.

Der EE ist als Ersatz für die WAB auf der Grindelwaldseite für den Wintersportler ungenügend und für den Wanderer ungeeignet, da er ohne Zwischenstation zum falschen Zielort und ausschliesslich für den Jungfrauoch-Massentourismus geplant wird.

Das Konzept EE „Quantität statt Qualität“ wird sich im Sommer deutlich negativ auf die Destination Grindelwald auswirken. Der EE dient dann in erster Linie dem durch ihn zunehmenden Individual- und Busverkehr, also allen, die „schnell mal hoch“ wollen und gleich schnell wieder weg sein werden. Die schwer beeinträchtigte Aussicht auf den Eiger und der Massenstatus des Jungfrauochs mit Touristen-Staus bis zu 1200 Personen/h schon auf Eigergletscher werden das ihre noch dazu beitragen. Lauterbrunnen, Wengen und Kleine Scheidegg werden zunehmend aus dem Fokus der JBH und damit den Jungfrauochreisenden verschwinden und mit schlechteren Bahnverbindungen unattraktiver werden.

7. Der Eigerexpress torpediert den langfristigen Erfolg der Jungfraubahn.

Ist der Erfolg der Jungfraubahn ohne EE gefährdet? CEO Kessler hält in einem Interview fest, dass sogar 1 Million Jungfrauoch-Besucher auch ohne EE möglich wären ⁶.

Der EE dient in erster Linie dem Ehrgeiz der Führungsspitze der Jungfraubahn Holding, den Shareholder Value nochmals deutlich zu steigern. Der Preis für diese angestrebte weitere Gewinnoptimierung birgt erhebliche Risiken und ist zudem zu teuer erkaufte.

Ein Herzstück des Ausflugsziels Jungfrauoch, die global einmalige Rundreise mit der längsten Zahnradbahn der Welt, würde dem Profitgeist zum Opfer fallen und damit den mittel- bis langfristigen Erfolg des Unternehmens in Frage stellen.

Das Projekt Eigerexpress widerspricht auch dem „nachhaltigkeitsorientierten Wirtschaften“⁷ wie es an der Universität St. Gallen gelehrt wird. In seiner Doppelfunktion als Rektor der Universität St. Gallen und Verwaltungsratspräsident der Jungfraubahn Holding will Prof. Th. Bieger hier etwas umsetzen, was im krassen Widerspruch zu dem steht, was an seiner Universität gelehrt wird.

Das politische Vorgehen der Jungfraubahn Holding, den Eigerexpress gegen den Volkswillen zu bauen, ist demokratisch nicht vertretbar.

Die beiden Vorgängerprojekte, die WAB grindelwaldseitig zu ersetzen, wurden von den Bürgern, den Gästen und den Umweltverbänden deutlich abgelehnt. Als eigenständiges Projekt wäre der EE an der Urne ebenfalls chancenlos, was das Vorgehen der JBH-Verantwortlichen beweist: Im Paket V-Bahn kommt er nur an der Gemeindeversammlung zur Abstimmung. Eine Urnenabstimmung wurde geschickt umgangen. Sollte das Votum erneut "Nein" lauten, droht der CEO der Jungfraubahn Holding damit, die Gondelbahn von Grindelwald Grund auf den Männlichen, welche für den lokalen Tourismus eine strategisch wichtige Bedeutung hat, in den Konkurs zu schicken. Sein Unternehmen hält dort derzeit 28.3% des Aktienkapitals. Der CEO kann sich mit seinen Drohungen inzwischen leider auf die Unterstützung vieler lokaler und kantonaler Politiker stützen, welche mit den Jungfraubahnen verbunden sind, sich von der aufwendigen Werbekampagne blenden liessen oder direkt vom „V-Bahn-Baukässeli“ zu profitieren glauben.

Fazit

Die Jungfrauregion hat sowohl im Sommer als auch im Winter ausgesprochen viel zu bieten: zwei Seen, ein grosses und abwechslungsreiches Skigebiet, die berühmteste Viertausender-Berggruppe des Landes, die grösste aller Nordwände in den Alpen, dramatische Gletscher, liebeliche Almen, sowie romantische Wanderwege und Pisten weit hinab bis in die Täler. Kurzum die ideale, beneidenswerte Ausstattung für einen anspruchsvollen, möglichst nachhaltigen Tourismus, den es zum Wohle und zum Ueberleben dieser Region zu erhalten gilt.

Würden die EE-Baukosten von 160 Millionen in die WAB (frequenz-orientierte Ordnung auf den Stationen, Doppelspurinseln, zeitgemässes Rollmaterial) und eine Verbindung der Gebiete Kleine Scheidegg/Männlichen mit First über Grindelwald Grund investiert⁸, in Kombination mit den im V-Bahn-Projekt geplanten Unterhalt- und Ersatzinvestitionen, so hätte das Vorhaben für die Gemeinden, den Kanton und die JBH in jeder Beziehung gute und wesentlich nachhaltigere wirtschaftliche und touristische Auswirkungen!

Familie

Andreas, Christian und Urs von Almen
Trümmelbachfälle
Tanne Bar, Wengen
Hotel Jungfrau, Wengernalp
Hotel Bellevue des Alpes, Kleine Scheidegg

⁷ Nachhaltiges Wirtschaften bedeutet in den drei Dimensionen - ökonomisch, ökologisch und sozial - Werte zu erhalten und Werte zu schaffen und diese so zu definieren, dass sie auf Dauer aufrecht erhalten werden können und dabei zum Nutzen der Allgemeinheit beitragen.

⁸ „Zentral wichtig für Grindelwald ist eine Verbindung vom Skigebiet First mit dem Skigebiet Kleine Scheidegg/Männlichen“, CEO Kessler, am 15.1.13, Jungfrauzeitung.