

Das V-Bahn Projekt

sieht im Wesentlichen vor, eine Grossraum-Gondelbahn, genannt Eigerexpress, von Rothenegg, unterhalb Grindelwald, direkt hinauf zur Station Eigergletscher der Jungfrau-bahn zu bauen. Um diesem lokal sehr umstrittenen Projekt Akzeptanz zu verschaffen, wurde es sorgfältig mit einer Reihe von Unterhalts- und Erneuerungsinvestitionen kombi-niert. Der Zusammenschluss des Eigerexpress mit einer neuen Gondelbahn zum Männlichen (Ersatz der bestehenden Gondelbahn) im Talstationsterminal gibt dem V-Bahn-Projekt seinen Namen.

Das Projektziel

der Jungfrau-bahn Holding ist es, mit dem Eigerexpress noch mehr Menschen in noch kürzerer Zeit und zu geringeren Kosten auf das Jungfrau-joch zu transportieren.

Die Strategie

„Masse statt Klasse“, die sich in ihrer Radikalität an der gewählten Linienführung der neuen Bahn zeigt, ist nicht zeitgemäss und touristisch falsch. Darum müssen wir den Eigerexpress verhindern!

Die Baukosten für den Eigerexpress von 160 Millionen Schweizer Franken könnten touristisch und damit volkswirtschaftlich viel nachhaltiger investiert werden:

Ein gesunder Anteil an Tagestourismus trägt zum lokalen Erfolg bei. Es gilt, einen Kom-promiss zu finden zwischen den Selbstzerstörungstendenzen des Massentourismus und einem gesunden, wirtschaftlich nachhaltigen Individual- und Ferientourismus.

- Die Orte Grindelwald, Wengen, Lauterbrunnen und Mürren müssen sich noch stärker als klassische Schweizer Ferienorte in schönster Bergkulisse positionieren: „Klasse statt Masse“.
- Die Anlagen der Wengernalpbahn WAB gehen grösstenteils auf 1893 zurück. Eine grundlegende Modernisierung der Stationen (effiziente, kundenfreundliche Leitung der Passagierströme, zeitgemässe Ordnung und Abläufe), erweiterte Doppelspurabschnitte und neues Rollmaterial würde die Effizienz der Bahn derart erhöhen, dass sich eine Dop-pelerschliessung mit dem Eigerexpress erübrigt.
- Wengen müsste nach dem Vorbild Täsch-Zermatt mit einem Shuttle von Lauterbrunnen besser erschlossen werden.
- Um Wartezeiten zu vermeiden und die Befüllungszeit des Skigebiets zu verkürzen, wäre es von großem Vorteil, die Gondelbahn Grindelwald- Männlichen GGM durch eine neue Bahn mit erhöhter Kapazität und kürzerer Fahrzeit zu ersetzen.
- Eine direkte Verbindung der Skigebiets Kleine Scheidegg-Männlichen mit First über Grindelwald Grund würde die Verteilung der Gäste im Skigebiet verbessern und die At-traktivität der ganzen Skiregion wesentlich steigern.
- Ein als Verbindungsbau zwischen WAB und GGM platziertes, gut organisiertes Park-haus in Grindelwald Grund würde die Massnahmen zeitgemäss vervollständigen.

Der Eigerexpress zerstört eine weltweit einmalige Landschaft.

An keinem anderen Ort alpenweit manifestiert sich der Übergang von den Voralpen zu den Hochalpen so dramatisch wie hier.

Über 60 Meter hohe Masten, sechs tonnenschwere Stahlseile, sowie zahlreiche grosse Kabinen würden dieses einmalige Landschaftsbild zerschneiden.

Die wichtigsten Umweltschutzorganisationen der Schweiz, sowie der Schweizerische Alpenklub haben sich klar gegen die Linienführung des Eigerexpress ausgesprochen.

Der Eigerexpress festigt den Ruf der Region als Ausflugsziel für den Massentourismus und schadet so dem lokalen Tourismus.

Mit ihrer marktbeherrschenden Position hat die Jungfraubahn Holding die Region primär als Ausflugsziel für den Massentourismus positioniert. In den letzten zehn Jahren hat sie ihren Gewinn verdoppelt. Mit der Strategie Eigerexpress „Quantität statt Qualität“ wird diese Entwicklung fortgeführt. Zusätzlich wird der Massentourismus noch beschleunigt nach dem Motto „schnell hoch und schnell wieder weg“.

Da einerseits Massentourismus immer Billigtourismus ist und andererseits der lokale Tourismus primär von den Feriengästen lebt, wirkt sich diese Strategie schon heute negativ auf den Ruf der Region und auf die Gewinne des lokalen Tourismus aus.

Um hier die dringend notwendige Trendwende zu schaffen, muss man sich als Premium-Destination positionieren. Eine solche steht jedoch nie für Massentourismus sondern für einen hochentwickelten Ferientourismus. Der Eigerexpress festigt den Ruf der Region als Ausflugsziel für den Massentourismus und schadet so dem lokalen Tourismus.

Mit der Strategie Eigerexpress „Quantität statt Qualität“ wird diese Entwicklung fortgeführt. Zusätzlich wird der Massentourismus noch beschleunigt nach dem Motto „schnell hoch und schnell wieder weg“.

Da einerseits Massentourismus immer Billigtourismus ist und andererseits der lokale Tourismus primär von den Feriengästen lebt, wirkt sich diese Strategie schon heute negativ auf den Ruf der Region und auf die Gewinne des lokalen Tourismus aus.

Um hier die dringend notwendige Trendwende zu schaffen, muss man sich als Premium-Destination positionieren. Eine solche steht jedoch nie für Massentourismus sondern für einen hochentwickelten Ferientourismus.

Der Eigerexpress löst das Problem im rückläufigen Winter- und Sommertourismus nicht.

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 begrenzt geeignet und überfüllt unsere naturbedingt engen „Pistenschläuche“ mit Tagestouristen.

Der Eigerexpress ist als Ersatz für die Wengernalpbahn auf der Grindelwaldseite für den Wintersportler ungenügend und auch für den Wanderer ungeeignet, da er ohne Zwischen-

station zum falschen Zielort führt und ausschliesslich für den Jungfrauoch-Massentourismus geplant wird.

Die Touristen werden gezielt an den Orten Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen und Kleine Scheidegg vorbeigeführt.

Mit dem Eigerexpress wird eine dritte, direkte Expresslinie von Interlaken auf das Jungfrauoch geschaffen. 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.

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

Das sehr hohe Investitionsvolumen für den Eigerexpress macht nur Sinn, wenn die neue Zubringerbahn ausgelastet werden kann. Mindestens die Grindelwaldseite der Wengernalpbahn kann dann jedoch kaum mehr rentabel betrieben werden. Deshalb wird die Leistung der Wengernalpbahn schon im Eröffnungsjahr des Eigerexpress um rund 65% auf der Grindelwaldseite und um 20% auf der Wengenseite (im Vergleich zur heutigen Normalleistung gerechnet) gesenkt werden.

Der Eigerexpress gefährdet die lebenswichtige Bahninfrastruktur der autofreien Orte Wengen, Wengernalp, Kleine Scheidegg und Alpiglen. Die gezielte Abwertung der Wengernalpbahn kostet bereits im ersten Schritt, eingerechnet der neuen Stellen beim Eigerexpress, 42 Arbeitsplätze.

Der Eigerexpress macht die Fahrt aufs Jungfrauoch zum Fast-Food-Erlebnis und torpediert so den langfristigen Erfolg der Jungfraubahn.

Der Ausflug auf das Jungfrauoch 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 Jungfrauoch“. Und auch die Zwischenstopps an der „Todeswand“ und der Station Eismeer, die aus Effizienzgründen geschlossen werden sollen, gehören zur einzigartigen Dramaturgie des Jungfrauoch-Ausfluges. Zudem sind die Platzverhältnisse auf dem Jungfrauoch beschränkt. Im Geschäftsjahr 2013 war das Jungfrauoch an 22 Tagen mit 5000 Besuchern ausverkauft und übervoll.

Mehr Verkehr verträgt weder die Strasse nach Grindelwald (es sind 41 zusätzliche Busparkplätze geplant) noch die Jungfraubahn. Mit den neuen Frequenzen ergibt sich ein Personenstau von weit über 1000 Gästen/h auf dem Eigergletscher. Auf dem Jungfrauoch bedeutet die enorme Zunahme an Gästen ein Sicherheitsrisiko.

Der Eigerexpress widerspricht dem „nachhaltigkeitsorientierten Wirtschaften“ 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 Wengernalpbahn grindelwaldseitig zu ersetzen, wurden von den Bürgern deutlich abgelehnt. Als eigenständiges Projekt wäre der Eigerexpress an der Urne auch heute chancenlos. Darum macht die Jungfraubahn Holding die Realisierung der übrigen Projekte, speziell die neue Gondelbahn zum Männlichen, von unserer Zustimmung zum Eigerexpress abhängig.