

Suchbegriff: Schweiz i.Zshg.m. Tourismus

Medium: Rhein-Zeitung BO, Koblenz

Verbreitete Auflage: 25.484 Reichweite: 54.791

Anzeigenäquivalenz: 5.457 €

Samstag, 27. März 2021

Seite: Reise / oben Mitte

Tageszeitung / täglich

75.635 - 5 - DH - TZ - 38829972 - REX - /-//; (L)

# Neue Gondeln für die Zukunft der Pisten am Eiger

Im Berner Oberland wird auf die neue V-Bahn gesetzt

Von Volker Boch

Der Titel klingt nicht gerade bescheiden: „Das innovativste und spannendste Bauprojekt der Alpen“. Damit wirbt die Jungfrau-bahnen AG für ihr größtes Projekt, die sogenannte V-Bahn, die dem Skitourismus im Berner Oberland noch mehr Schwung geben soll. Seit 5. Dezember ist die Bahn fertiggestellt, mitten in der Pandemie ging der Eiger-Express in Grindelwald als letztes Detail eines gigantischen Vorhabens in Betrieb.

„Die Bahn wurde in Rekordzeit aufgebaut“, sagt Tourguide Roland Fontanive, der mit seinem Gast am Fuße der Bahn in Grindelwald steht und den Blick nach oben richtet. Zur Linken die Eiger-Nordwand, rechts der sanftere als die brutale Steilwand wirkende Gipfel des Männlichen, dazwischen verkehrt die neue V-Bahn.

Von diesem Standpunkt am Terminal in Grindelwald betrachtet, ist die Form des V gut zu erkennen. Die Bahn bedient über zwei Schenkel Bergabhänge, die das Herzstück des Skigebiets zwischen Wengen und Grindelwald bilden. Links geht es mit dem Eiger-Express zur Station Eigergletscher auf 2320 Meter Höhe, rechts zum Gipfel des Männlichen auf 2225 Metern. Kritiker des V sehen es nicht gern, dass damit jetzt noch mehr Gäste befördert werden können.

Für den Tourismus, für die Region gilt die V-Bahn dagegen als Mega-chance, als Muss, um künftig wirtschaftlich bleiben zu können. Auf den Corona-Winter 2020/2021, in dem die Pisten zwar offen sind, aber viele Gäste fehlen, sollen grandiose Zeiten folgen.

Mit dieser Bahn ist es ein bisschen wie mit Adolf-Guyers Zellers Projekt, an dem von 1893 bis 1912 gebaut wurde: der Jungfrau-bahn, die bis zum Jungfraujoch auf 3454 Meter Höhe fährt. Damals dürften fast alle im Berner Oberland die Idee des Textilunternehmers, eine Bahn durch das Bergmassiv von Eiger und Mönch auf Jungfraujoch zu bauen, für verrückt gehalten haben. Zeller hatte das Gefühl, dass es mit der Wengernalpbahn, die damals von Grindelwald über das 2061 Meter hohe Plateau der Kleinen Scheidegg nach Wengen pendelte, nicht genug ist. Zeller wollte höher hinaus, auf 3454 Meter.

Eine historische Zeichnung von Zellers Idee, einen Tunnel durch Eiger und Mönch zu sprengen, hing monatelang im Projektbüro der V-Bahn. Gäste konnten sie als Anregung in Augenschein nehmen. Denn die V-Bahn ist eine Fortsetzung von Zellers Pioniertat, alles ging diesmal nur ungleich schneller, in gut zweieinhalb Jahren Bauzeit. Am 13. Dezember 2019 war die Männlichen-Bahn fertig, am 5. Dezember 2020 wurde der Eiger-Express eingeweiht, damit war die V-Bahn komplett. „Das war schon sehr sportlich“, sagt Fontanive, „man braucht einfach gute Unternehmen.“ Trotz Corona-Krise gab es keinen Baustopp.



Der Eiger-Express schwebt seit 5. Dezember 2020 als Wahrzeichen der V-Bahn von Grindelwald aus an der Eiger-Nordwand entlang.

Foto: Jungfrau-bahnen AG

In der neuen Station im Tal, die nicht ohne Grund Terminal heißt, gibt es ein Shopsystem inklusive Apotheke, einen Busbahnhof, ein Parkhaus mit 1200 Stellplätzen und Aufbewahrungplätze für 2500 Skier. 470 Millionen Schweizer Franken stecken in dem Projekt. Die Verkleidung des Gebäudekomplexes mit heimischem Holzkaschier die Dimensionen. Wenn Fontanive als Tourguide der Jungfrau-bahnen durch das imposante Terminal schlendert, ist der Geist von Zeller lebendig.

Fontanive hat schon so viele Menschen auf dem Weg in die Berner Oberländer Berge begleitet, früher als Bergsteiger am Seil, heute vor allem in der Bahn. Der Mittsiebziger kennt die Geschichte des Oberlandes, für die Traditionen, aber auch der Tourismus so ungeheuer bedeutend sind. Er hat ein Gespür für Eiger, Mönch und Jungfrau, dieses einzigartige, ja magi-

sche Trio. Fontanive sieht die Verpflichtung, dass Natur und Mensch, Ökologie und Ökonomie in Einklang sind, dass es ein ausgewogenes Verhältnis geben muss. Entsprechend schonend sollten die Eingriffe der V-Bahn auch sein.

„Ein solches Projekt geht niemals ohne Opposition“, sagt Bruno Hauswirth, Direktor von Grindelwald Tourismus, mit Blick auf die regionale Kritik an der V-Bahn. „Aber die deutliche Mehrheit der Menschen hat zugestimmt, die Zustimmung lag bei etwa drei Vierteln. Ich bin überzeugt, dass die Vorteile so groß sein werden, dass auch die Skeptiker überzeugt werden.“ Die Corona-Pandemie hat in der Region viele Spuren hinterlassen. Im Frühjahr 2020 stand der Tourismus erstmals still, dann kamen vor allem einheimische Gäste, erst nach und nach wieder auswärtige Besucher, bevor der Herbst mit massiven Infektionszahlen ein-

herging und der Tourismus in Europa in ein zweites Tief steuerte. Im Winter blieben die atemberaubend eingeschneiten Pisten offen – und recht leer. Dass die V-Bahn trotzdem eröffnet wurde, ist ein Zeichen dafür, dass der Blick weit über die problematische aktuelle Situation hinausgeht. „Es ist ein Projekt für die kommende Generation“, sagt Hauswirth, „wir könnten Grindelwald auch ohne die Bahn noch für die nächsten 10, 15 Jahre positiv bestreiten, aber es geht um die Zeit danach.“

Also wurde trotz Corona weitergebaut, auch wenn klar war, dass die Gästezahlen zunächst nicht den errichteten Kapazitäten entsprechen dürften. Auch wenn das Leben drumherum bisweilen den Atem anhielt, stockte der Fortgang auf der Baustelle nicht. Es wird schließlich eine lange Tradition fortgesetzt: „1888 war die erste Wintersaison in Grindelwald“, sagt

Hauswirth, „1891 wurde angefangen, Ski zu fahren.“ Im Jahr 2019 betrug die Zahl der Logiernächte 1,35 Millionen – und der Blick geht nach vorn. „Wir haben die Finanzkrise gut überstanden, die Euro-Umstellung, die Diskussion um die Zweitwohnungen in der Schweiz“, sagt Hauswirth. Also wird die Region auch die Pandemie gut überstehen. „Unser Marketinginstrument Nummer eins ist der Wetterbericht“, sagt Hauswirth.

Sie werden wiederkommen, nicht nur die rund 1 Million Gäste, die das Jungfraujoch vor Corona pro Jahr besuchten. Sie werden mit der V-Bahn schweben, mit dem Eiger-Express an der Eiger-Nordwand entlang. Zeller hätte seine helle Freude daran, dass sein Projekt damit weiterentwickelt wurde. Das V ist ein Symbol – für den Begriff „victory“, für den technischen Sieg über die monumentalen Herausforderungen der Berge.

56 % der Originalgröße