

## Lagebericht

### V-BAHN

Das V-Bahn-Projekt ist ein Gemeinschaftswerk der Jungfraubahn AG, der Wengernalpbahn AG, der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen AG und der Berner Oberland-Bahnen AG. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund soll eine neue 3S-Bahn [2] in 15 Minuten zum Eigergletscher fahren und eine Zehnergondelbahn zum Männlichen. Durch die Station Rothenegg der Berner Oberland-Bahn erhält die V-Bahn einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Die Streckenführung der 3S-Bahn garantiert eine einmalige Aussicht auf die weltberühmte Eigernordwand. Die Reisezeiten zum Jungfraujoch und ins Skigebiet werden um 47 Minuten deutlich verkürzt.

Das V-Bahn-Projekt ist ein strategisches Investitionsprogramm für die gesamte Jungfrau Region mit acht aufeinander abgestimmten Elementen. Diese lassen sich wie folgt umschreiben:

1. Bau einer neuen Station Rothenegg an der Bahnlinie Interlaken–Grindelwald der Berner Oberland-Bahnen AG. Beschaffung von sechs neuen Triebzügen und drei neuen Niederflursteuerwagen, die eine Transportkapazitätserhöhung von 682 auf 912 Personen pro Stunde ermöglichen und eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene mit sich bringen. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren für die Station Rothenegg und der Bau von Steuerwagen für die längeren Züge nach Grindelwald.
2. Ein Terminal für die beiden Talstationen der neuen Männlichenbahn und der 3S-Bahn Eiger-Express mit direkter Anbindung an die neue Station Rothenegg und an das Parkhaus Grund. Er bietet Raum für Sportgeschäfte, eine Bar, einen Food Corner, einen Kiosk, einen Infopoint mit Ticketverkauf, Materialservice, Einstellmöglichkeiten für Skimaterial und diverse Shops.
3. Ein neues Parkhaus Grund mit Platz für 1000 Personenwagen auf 5 Etagen (zwei davon unterirdisch). Derzeit läuft das Baubewilligungsverfahren beim Regierungsstatthalter von Interlaken-Oberhasli.
4. Ersatz der Vierergondelbahn Grindelwald–Männlichen durch eine moderne Zehnergondelbahn. Die Fahrzeit wird beinahe auf die Hälfte reduziert, die Förderleistung auf 1800 Personen pro Stunde verdoppelt. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.
5. Neue 3S-Bahn von Grindelwald Grund zum Eigergletscher mit 44 Gondeln und 7 Stützen: Der sogenannte Eiger-Express hat eine Förderleistung von 2400 Personen pro Stunde und bringt die Passagiere in 15 Minuten zum Eigergletscher. Die 44 Gondeln verfügen über je 28 Sitzplätze. Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.
6. Wengernalpbahn<sup>PLUS</sup>: Sechs neue Panoramazüge und eine Doppelspurstrecke auf der Seite Lauterbrunnen zwischen Wengen und der Station Allmend lassen sich nahtlos ins Betriebskonzept der V-Bahn integrieren. Dieses sieht weiter auf der Seite Grindelwald drei Züge mit einer Förderleistung von 300 Personen pro Stunde vor. Auf der Wengen-Seite sollen vier Züge zum Einsatz kommen mit einer Förderleistung von 760 Personen pro Stunde (Sitzplätze). Auf beiden Linien wird wie bisher in der Hauptsaison im Halbstundentakt gefahren. Die Investitionen sind mit Ausnahme des Umbaus Bahnhof Kleine Scheidegg praktisch abgeschlossen. Das Betriebskonzept wird mit der Fertigstellung der 3S-Bahn umgestellt werden.
7. Jungfraubahn<sup>PREMIUM</sup>: Bei der Jungfraubahn wurden vier neue dreiteilige Niederflurtriebswagen beschafft. Die Triebzüge der vorangehenden Generation werden bezüglich Fahrleistung laufend aufgerüstet. Nach Fertigstellung der 3S-Bahn werden zwei Züge zwischen Eigergletscher und Jungfraujoch pendeln, deren drei pendeln zwischen Kleine Scheidegg und Jungfraujoch. Die Kapazität wird aufgrund der neuen Züge und des effizienteren Einsatzes des gesamten Rollmaterials von 888 auf 1180 Personensitzplätze pro Stunde (Jungfraujoch an) ansteigen.

## Lagebericht

- Das Skigebiet First wird durch eine bessere Anbindung ans Skigebiet Kleine Scheidegg-Männlichen und einen eigenen Busterminal im Grund gestärkt. Die Skibuslinie verkehrt im Viertelstundentakt und wird in Spitzenzeiten verstärkt.

Die Zielsetzungen des V-Bahn-Projekts lassen sich wie folgt zusammenfassen: Durch die neue Station Rothenegg bei der Berner Oberland-Bahnen AG erhalten die neuen Seilbahnen einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Dank der damit verbundenen Reisezeitverkürzung gewinnt der Wintersport an Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit von Jungfrauoch – Top of Europe wird gestärkt. Der direkte Anschluss und das neue Rollmaterial erhöhen die Attraktivität der Bahn und sorgen für eine Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Zentrale Knotenpunkte werden entflechtet, langjährige Verkehrsprobleme gelöst. Mit neuen modernen Zubringerbahnen, gemeinsamem Terminal im Tal, verkürzter Anreisezeit, direktem öV-Anschluss und attraktiver Skigebietsverbindung baut die Jungfrau Region im internationalen Vergleich ihre Spitzenposition als Wintersport- und Feriendestination aus.

Die V-Bahn hat sowohl während der Bau- wie auch der Betriebsphase eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für die Jungfrau Region mit positiven Auswirkungen auf die Beschäftigung und die Wertschöpfung. [3] Ohne V-Bahn ist hingegen in allen Szenarien mit einer Nachfragereduktion sowie einem Arbeits- und Wertschöpfungsverlust in der Region zu rechnen. Die Linienführung der 3S-Bahn wurde unter Berücksichtigung von Naturgefahren und der Prüfung auf Umweltverträglichkeit als die ökologisch beste Variante festgelegt. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) attestiert der 3S-Bahn, dass diese das BLN-Schutzgebiet nur in leichtem Masse beeinträchtigt. Sämtliche notwendigen raumplanerischen Massnahmen wurden von der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RVK) sowie den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen beschlossen. Die Nutzungsplanung (Anpassung kantonale Richtplanung, Aufnahme in das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Zonenplan, Überbauungsordnungen) haben die politischen Hürden, insbesondere in den Gemeindeabstimmungen in Grindelwald und Lauterbrunnen, genommen. Sie sind erstinstanzlich genehmigt. Die betroffenen Bergschaften (Alpkorporationen) Wärgistal und Itramen haben den Durchleitungsrechten zugestimmt. Am 29. März 2016 wurden die Konzessions- und Plangenehmigungsgesuche beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Gleichzeitig wurden die Baugesuche für die Nebenanlagen beim Regierungsstatthalter von Interlaken eingereicht. Von den ursprünglich 15 Einsprachen konnten bisher neun auf dem Verhandlungsweg erledigt werden. Mit dem Entscheid des Bundesamtes und des Regierungsstatthalters wird 2017 gerechnet. Grosse Teile der Rollmaterialerneuerungen bei der Jungfrauobahn, Wengernalpbahn und der Berner Oberland-Bahn sind bereits umgesetzt. Die beteiligten Bahnen rechnen damit, dass – bei optimalem Verfahrensablauf – die neue Männlichenbahn Ende 2018 und die 3S-Bahn Ende 2019 eröffnet werden können.

---

### [2]

Das 3-Seil-System besteht aus zwei fest verankerten und vollverschlossenen Tragseilen als Fahrbahn und einem umlaufenden Zugseil, auf das die 8-rolligen Laufwerke geklemmt werden. So ist dieses kuppelbare Umlaufsystem äusserst leistungsstark und zuverlässig; selbst bei extremen Bedingungen. Hohe Windstabilität, niedriger Energieverbrauch und die langen Seilfelder sind die unverkennbaren Stärken der 3S-Bahn.

### [3]

Quelle: Schlussbericht Ecoplanstudie vom 1. April 2014