

Eröffnung V-Bahn / Eiger Express, 4. Dezember 2020

## Begrüssung

Die Eigernordwand und die V-Bahn verfügen über viele Parallelen, worauf ich heute immer wieder zurückkomme. Ueli Steck brauchte für seinen Highspeed-Rekord an der Eigernordwand 2 Stunden und 22 Minuten. Die Realisierung des Generationenprojekts V-Bahn von der Ankündigung am 19. Dezember 2012 bis zur heutigen Eröffnung vom 4. Dezember 2020 dauerte **2908 Tage**. Als Andenken an diese Herausforderung haben wir ein Unikat mit der **Tissot V-Bahn Uhr**. Im Gegensatz zum Highspeed-Rekord von Ueli Steck war die V-Bahn ein Projekt, bei dem ebenfalls Ausdauer, aber insbesondere viel Geduld gefragt war. Alle die mich kennen wissen, dass Geduld zu meinen Stärken gehört. Meine Ausführungen erfolgen wie der Durchstieg der Eigernordwand in vier Etappen Evaluation, Voraussetzungen, Bereinigung und Umsetzung.

Auf den globalen Märkten stellten wir seit der Jahrtausendwende fest, dass Geschwindigkeit – möglichst schnell von A nach B kommen - ein Marktbedürfnis ist. In einer ersten Etappe, der **Evaluation**, hatten wir im Jahre 2008/09 in einem Masterplan alles im Gebiet der Wengernalp- und Jungfraubahn in Frage gestellt. Dazu gehörte auch ein komplett neuer unterirdischer Bahnhof Kleine Scheidegg für 145 Mio. Franken. Übrigens haben wir daraus unter anderem im Jahre 2011 den Jungfrau Eiger Walk und im Jahr 2012 die Alpine Sensation auf dem Jungfraujoch realisiert. Für den Wintersport starteten wir 2009 zusätzlich die Wintersport-Ecosign-Studie. Bestandteil war unter anderem eine Gondelbahn mit den beiden Ästen Männlichen und Honegg. Wir haben dieses Projekt weiterentwickelt zum bekannten Y bis Kleine Scheidegg und im Jahre 2010 angekündigt. Wegen des grossen Widerstands der Bergschaften und der Umweltorganisationen haben wir das Projekt 2011 aufgegeben. Dafür sind wir heute sehr dankbar....

Am 19. Dezember 2012 – Jubiläumsjahr 100 Jahre Jungfraubahn - haben wir das Projekt V-Bahn mit den acht integrierten Bestandteilen angekündigt.

In der **zweiten Etappe haben wir die Voraussetzungen geschaffen**. Mit der Ausarbeitung und Planung der gesamten V-Bahn in Zusammenarbeit mit den beiden Generalplanern Nils von Allmen und Peter Bohren. Unser Vorbild war im weitesten Sinn ein Flughafen. In dieser Phase regte sich grosser Widerstand gegen das V-Bahn Projekt. Wichtige Meilensteine der zweiten Etappe waren:

- Die Einsetzung einer Begleitgruppe 2013/14 unter der Leitung von Adolf Ogi, danke Dölf, für Deinen Einsatz
- Am Dienstag, *15. Oktober 2013* hat Walter Thurnherr, noch Generalsekretär vom UVEK, die Ämter und Fachstellen von Bund und Kanton zu einem runden Tisch, Bundeshaus Nord, Zimmer 213, eingeladen. *Ohne die andauernde Unterstützung von Walter Thurnherr gäbe es keine V-Bahn. Danke vielmals für die grosse Unterstützung*
- Positive Abstimmung der Bergschaft Itramen am 5. September 2014
- Negative Abstimmung der Bergschaft Wärgistal am 15. Oktober 2014
- Positive Abstimmung der Gemeinde Grindelwald vom *24. Oktober 2014* mit über 1'476 Teilnehmern in der Eishalle Grindelwald. Dies ist vermutlich ein Rekord für die Ewigkeit. Für die Realisierung hat es drei Gemeindepräsidenten gebraucht. Ein grosses Merci an Mäni Schläppi, Christian Anderegg und Beat Bucher
- Positive Abstimmung Gemeinde Lauterbrunnen am 27. Oktober 2014 mit nicht ausgezählten 80 Prozent Ja-Stimmen
- Am 21. Oktober 2015 positive zweite Abstimmung der Bergschaft Wärgistal

Eröffnung V-Bahn / Eiger Express, 4. Dezember 2020

- Am 25. September 2015 Genehmigung des Richtplans. Hier möchte ich primär fünf ehemaligen und heutigen Regierungsräten danken – Barbara Egger-Jenzer, Andreas Rickenbacher, Christoph Neuhaus, Christoph Ammann und Christine Häsler

Im Frühjahr 2016 erfolgte die Eingabe des Plangenehmigungs-Verfahrens. In dieser **dritten Etappe mit der Bereinigung** von 17 Einspracheparteien und 17 Juristen wurde es nochmals fast zwei Jahre richtig herausfordernd. Im Jahr 2017 war ich über 100 Abende, in Grindelwald. Bis am 28. Februar 2018 konnten mit teilweise grossen Umwegen, welche bis zu Schneewänden führten, alle Einsprachen bereinigt werden. Am 11. April 2018 erfolgte die Genehmigung des Projekts durch das Amt für Gemeinde und Raumordnung. Am 31. Mai 2018 erteilte das Bundesamt für Verkehr die Plangenehmigung. An dieser Stelle möchte ich Peter Mayer und Sarah Salamin danken für die zeitweise sehr intensive und gute Zusammenarbeit. Regierungsstatthalter, Martin Künzi, erteilte am 31. Mai 2018 die Baubewilligung. Auch Dir ein grosses Merci. Und nun folgte eine der nervenaufreibendsten Wochen bis zum Beschwerdeverzicht der Stiftung Landschaftsschutz und Pro Natura am 8. Juni 2020. Dafür möchte ich zahlreichen National- und Ständeräten, so Kurt Fluri, Werner Luginbühl, Adrian Amstutz, Albert Röstli, und vielen weiteren danken. Aber natürlich auch Raimund Rodewald und den Vertretern von Pro Natura. Am 11. Juni 2018 erfolgte bereits der Baustart. Zu diesem Zeitpunkt waren Planungskosten von über 12 Millionen Franken aufgelaufen.

Wichtig für das gesamte V-Bahn Projekt war mir persönlich stets der Spruch «Wer etwas will sucht Wege. Wer etwas nicht will, sucht Gründe.»

Beim Erstbesteigungsversuch der Eigernordwand im Juli 1936 von Toni Kurz, Anderl Hinterstöisser, Willi Angerer und Edi Rainer ist die gesamte Seilschaft tödlich abgestürzt. Die Erstbegehung gelang schliesslich im Juli 1938 durch Anderl Heckmaier, Ludwig Vörg, Fritz Kasperek und Heinrich Harrer – 2 Jahre später.

Wäre die Bereinigung der Einsprachen zwei Jahre später erfolgt, das heisst im Juli 2020, hätten wir die V-Bahn mit ihren acht Bestandteilen gebaut? Ich lasse diese Frage ganz bewusst unbeantwortet.

Aber auch die **vierte und letzte Etappe mit der Umsetzung** blieb sehr herausfordernd. Der Zeitdruck war enorm hoch. Das gesamte V-Bahn-Projekt vom Baustart am 11. Juni 2018 bis zur offiziellen Eröffnung vom 5. Dezember 2020 in nur **908 Tagen** war eine Meisterleistung von allen Beteiligten. Dafür danke ich den Generalplanern Peter Bohren und Nils von Allmen, den Baumeistern, allen Handwerkern, dem Steuerungsausschuss mit der ersten Sitzung am 25. März 2013 bis zur 74. Sitzung des Steuerungsausschusses am 12. November 2020. Von der ersten bis zur letzten Sitzung waren Nils von Allmen, Andreas Kaufmann, Daniel Zihlmann, Christoph Schläppi und Christoph Seiler dabei. Ab Juli 2017 stiess Dominik Liener dazu, welchem ich ganz besonders danke für die enge und gute Zusammenarbeit. Diese 908 Tage haben uns im wahrsten Sinne des Wortes einige Stürme beschert, insbesondere von Oktober bis Dezember 2019 mit 22 Ausfalltagen auf der Baustelle am Eigergletscher. Am Schluss ab 14. März 2020 kam noch die weltweite Coronakrise dazu und führte im übertragenen Sinn zu einem unerwünschten Steinschlag.

Beim Bau der Jungfraubahn ging es unseren Vorgängern nicht anders: Diese Epoche der Superlative und des Savoir-vivre kulminierte Joseph Jung (Das Laboratorium des Fortschritts) zufolge mit dem Bau der 1912 eröffneten Jungfraubahn in einem wahrhaft glanzvollen Schlussbouquet. Dann kam der Sommer 1914 und im Ersten Weltkrieg zerfiel in atemberaubenden Tempo diese glamouröse Kultur. Hätte man diese Entwicklung auch nur ansatzweise geahnt, die Jungfraubahn wäre

Eröffnung V-Bahn / Eiger Express, 4. Dezember 2020

wohl nicht gebaut worden. Aber genau diese ausserordentliche Pioniertat ermöglichte es dann im 20. Jahrhundert, sich im Tourismus neu zu positionieren, wieder Anschluss zu finden und vor allem mit der Expansion nach Asien zum Wohle unserer Region erneut Wirtschaftsgeschichte zu schreiben. Hinter der Idee der V-Bahn steht die Überzeugung, dass Stillstand und ein Ausruhen auf Lorbeeren keine Option ist. Die Corona-Pandemie - wie der Erste Weltkrieg so nicht vorhersehbar - stellt die Jungfraubahnen noch zusätzlich vor grosse neue Herausforderungen. Aber genau die V-Bahn macht uns an vorderster Front in ungeahntem Masse konkurrenzfähig. Wir sind bereit für die Zukunft.

Dass wir heute hier sind und diesen historischen Tag feiern können, dafür möchte ich dem gesamten Team der Jungfraubahnen mit allen Mitarbeitenden und dem Verwaltungsrat der GGM, BOB und JBH AG danken. Eine zentrale Vertrauensperson bei der Realisierung war für mich Dr. Peter Hollinger, welcher nicht nur in rechtlichen Fragen ein Sparringpartner war, sondern auch bei Fragen zum gesamten Projekt.

Der beste Weg, die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten.

Wir dürfen uns alle gemeinsam freuen auf dieses Generationenprojekt. Es wird uns die nächsten 30 bis 50 Jahre viel Freude machen.

Was ist das Erfolgsgeheimnis des Projekts?

Wir haben ein Projekt mit den acht integrierten Bestandteilen. Bei der Ausarbeitung stand stets im Fokus, was ist das Beste für unsere Region und nicht die Besitzverhältnisse. Ein Projekt eben aus der Vogel- und nicht der Froschperspektive. Am 13. Dezember 2019 habe ich dies erwähnt.

Nun werfen wir mit Victor einen Blick aus der Luft auf die V-Bahn und den Eiger Express.

→ Video

Und jetzt ist der König der Lüfte – Sherkan – da, damit wir zum Durchschneiden des Bandes schreien können.

\*\*\*\*\*