



Anregungen zum V-Projekt Grindelwald

Von

Manfred Braun

Trogenweg 3

3818 Grindelwald

25.10.2013 [V1.2 06.11.2013]

INHALTSVERZEICHNIS

AUSGANGSLAGE.....	2
MEINE ÜBERLEGUNGEN ZUM V-PROJEKT.....	2
MANAGEMENT SUMMARY	2
ERSATZ GGM.....	3
BOB-STATION ROTHENEGG.....	3
3S-BAHN	3
LÄNGERFRISTIGE BETRACHTUNG.....	3
VARIANTE B MIT WAB-AUSBAU UND MÄNNLICHEN PLUS	4
SAC UND STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ - IHRE BEDENKEN	6
UND DIE WENGENER SEITE ?.....	6
SICHERHEITSMASSNAHME KREUZUNG PISTEN 22/25	7
MEHR ALS EIN DETAIL.....	7
WINTERPARKPLATZ ZÖN3A (HEUTIGER GS-LANDEPLATZ)	8
WINTERPARKPLÄTZE AUF DEN WIESEN.....	8
ALTE CHILCHBODENBRÜCKE BELASSEN, ABER NUR NOCH FÜR FUSSGÄNGER UND VELOFAHRER.....	8
NEUE STRASSENFÜHRUNG BEI DER CHILCHBODENBRÜCKE.....	9
NICHT OHNE JAHRESKARTE – NEUE TARIFANGEBOTE	9



alle Fotos: Manfred Braun

AUSGANGSLAGE

Im Herbst 2013 wurde die Bevölkerung von Grindelwald aufgefordert sich zum sogenannten V-Projekt der Jungfraubahnen und der Gemeinde Grindelwald zu äussern. Basierend auf den durch die Gemeinde zur Verfügung gestellten Unterlagen möchte ich kurz meine Sicht mit ein paar Ergänzungen darlegen.

MEINE ÜBERLEGUNGEN ZUM V-PROJEKT

MANAGEMENT SUMMARY

Grundsätzlich finde ich das V-Projekt als Ganzes positiv und zukunftsweisend; wenn auch noch nicht ganz 100 % überzeugt. Rein von der Präsentation her fehlt mir eine B-Variante. Ich stelle mir vor dass man zum Beispiel aufzeigt, dass eine Variante B mit „Ausbau WAB anstelle Eigerexpress“ viel zu teuer käme und nicht den erwarteten Nutzen brächte. Das Fehlen der B-Variante könnte das V-Projekt an der ersten Gemeindeabstimmung zu diesem Thema zum Scheitern bringen.

Weitere lasse ich einen Blick in die etwas entferntere Zukunft zu um auszusprechen welche Möglichkeiten das V-Projekt auch noch hat.

In meinen Erläuterungen erwähne ich kleinere aber ebenso wichtige Punkte wie den Bau eines kleinen Parks im Grund, den Erhalt der Chilchbodenbrücke als Fussgängerbrücke, den Gleitschirmlandeplatz auf Zön3a, eine kleine Korrektur der Pisten 22/25 oberhalb Arvengarten und natürlich eine (noch) attraktivere Tarifgestaltung.



ERSATZ GGM

Die Notwendigkeit des Ersatzes der Männlichenbahn GGM steht wohl ausser Frage. Aufgrund der finanziellen Lage der GGM ist es ihr wohl kaum möglich dass sie ihren Teil des Projekts im Alleingang realisieren könnte. Die Gründe dafür sehe ich in den einst zu grosszügigen Dividendenauszahlungen und dass man sich mit den Investitionen in die Beschneiungsanlagen übernommen hat. Wahrscheinlich wäre es doch besser gewesen den Neubau der Bahn gegenüber den Beschneiungsanlagen vorzuziehen. Eine neue Bahn ist übers Jahr gesehen attraktiver als neue Beschneiungsanlagen. Die Situation wäre heute ganz anders wenn die neue 8-er-Gondelbahn bereits seit ein paar Jahren laufen täte. Davon profitieren nun die JB (Jungfraubahnen) und haben mit der alten, finanziell angeschlagenen GGM ein Pfand in der Hand um ihre Interessen besser durchzusetzen.

BOB-STATION ROTHENEGG

In meinem Blog griwa.com habe ich schon 2008 auf die Notwendigkeit eines BOB-Anschlusses im Bereich Rothenegg hingewiesen. Erst mit dem Bau der 3S-Bahn könnten auch die JB von der BOB-Station Rothenegg profitieren. Dass die JB bis zum Y-Projekt keine Hand dazu geboten haben ist auch verständlich.

3S-BAHN

Die 3S-Bahn wird den Gast in nur 15 Minuten zwischen Grund und Station Eigergletscher transportieren. Grundsätzlich bin ich Fan von Bergbahnen. Die Technik einer 3S-Bahn fasziniert. Für die Wintersportler, welche die Anlagen mehrmals pro Tag benützen, sind kurze Fahrzeiten ein enormer Vorteil. Geringe bis gar keine Wartezeiten auch bei Grossandrang bewirken im Wintersportgeschäft einen sehr positiven Effekt. Trotz allen Dementis bin ich der Meinung dass die JB die 3S-Bahn primär fürs Jungfrauoch bauen. Zum Glück kann man etwas vom Joch ablenken und den Focus aufs nicht mehr so rentable Wintergeschäft konzentrieren. Vielleicht und hoffentlich werden sich die beiden neuen Bahnen dermassen positiv auswirken, dass sich für die JB auch das Wintergeschäft wieder zur zweiten Cashcow entwickeln wird.

LÄNGERFRISTIGE BETRACHTUNG

Ich für meinen Teil bin trotz den Beteuerungen des JB CEO's Urs Kessler der Meinung, dass der wirkliche Grund für den Bau der 3S-Bahn zur Station Eigergletscher erst zu einem viel späteren Zeitpunkt wirklich zum Tragen kommt. Längerfristig wird die Gesamtsanierung des Tunnels zum Jungfrauoch aufgrund des Temperaturanstiegs und der Tunnelsicherheit unumgänglich. Wenn man sieht mit welcher Argumentation aktuell die A8-Sanierungen vorangetrieben werden, wird man bezüglich Jungfrauoch später kaum einen niedrigeren Massstab anwenden. Das Sicherheitsdenken wird sich mit der Zeit eher noch verstärken. Man darf gar nicht daran denken, sollte der JB ein ähnliches Unglück widerfahren wie vor ein paar Jahren Kaprun. Ich schätze die Kosten einer kompletten Sanierung nach heutigen Ansätzen auf CHF 350 – 500 Mio.; mindestens.

Mit der 3S-Bahn bis Eigergletscher erhielten die JB eine massiv günstigere Ausgangslage um das Fortbestehen der Verbindung Eigergletscher-Jungfrauoch sicher zu stellen. Verlängert man die 3S-Bahn um gut 3 km mit nur einer Stütze bis zum Joch, wäre die Alternative zum Tunnel rasch erstellt. UNESCO hin oder her – wer weiss was damit in 15 Jahren ist. Dass damit die beiden Attraktionen „Eigernordwand“ und „Eismeer“ für den normalen Jungfrauoch-Besucher wegfallen würden, wäre nicht so schlimm. Dafür könnten die Touristen in Glasgondeln wie in einem Heli aber lautlos über die Gletscher gleiten und das noch in adäquatem Tempo. Schlafen wäre gestern. Grindelwald Grund-Jungfrauoch in ca. 28 Minuten und all das bei im Vergleich zu

einer Totalsanierung des Tunnels fast vernachlässigbaren Kosten? Dass eine 3S-Bahn im Vergleich zur Zahnradbahn mit einem Bruchteil an Personalkosten auskommt ist ebenfalls kein Geheimnis. Den alten Tunnel könnte man mit neuen, viel kleineren aber speziell gesicherten Wagen als „Special Attraction“ und als „Notfalloption“ weiter betreiben. Der Hauptverkehrsweg ginge dann durchgehend über die 3S-Bahn.

Die Jungfraubahnen betreiben ihr Geschäft mit dem Jungfraujoch äusserst erfolgreich. Und das seit Jahrzehnten zunehmend. Ich kann mir nicht vorstellen dass die von mir geschilderte Vision nicht doch in der Chefetage und beim VR diskutiert wird. Wahrscheinlich ist jetzt der Zeitpunkt gekommen um mit dem Bau der 3S-Bahn zur Station Eigergletscher eine Basis zu legen, die auch Raum lässt für spätere Entwicklungen. Dass man dies nicht offiziell kommuniziert kann ich aber auch verstehen. (Bild Google Earth)



VARIANTE B MIT WAB-AUSBAU UND MÄNNLICHEN PLUS

Würde man langfristig an der WAB inkl. Zahnradbahn bis zum Joch festhalten, dann sähen die Investitionsschwerpunkte anders aus. Schon heute wäre es technisch möglich die Strecke Grund-Kl.Scheidegg im 15-Minuten-Takt zu bedienen. Dafür wäre allerdings nicht nur neues Rollmaterial nötig, sondern die Strecke müsste mit mehr Doppelspurabschnitten zum Kreuzen und Überholen ausgebaut werden. Dank der Station Rothenegg könnten die Touristen gemäss V-Projekt direkt von der BOB in die WAB umsteigen. Anstelle der heutigen WAB-Strecke Grindelwald-Grund könnte man auf einem zweiten BOB-Gleis Grindelwald-Rothenegg einen Bahnshuttle einrichten um eine rasche, hochfrequente Verbindung zwischen dem Dorf Grindelwald und dem Terminal im Grund sicherzustellen.

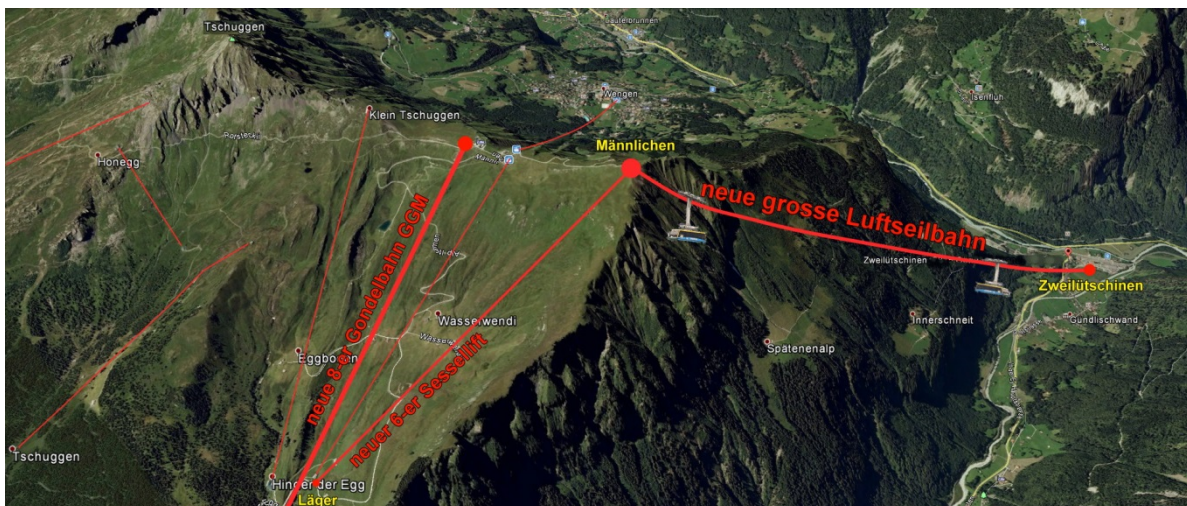
Die WAB sollte wie im V-Projekt in einen Terminal nahe der BOB-Station Rothenegg münden. Dazu müsste das Gleis der WAB entlang der Lütchine verlängert werden. Im Terminal wäre auch Platz für ein neues Depot. Bei dieser Lösung müssten Stromstation und Mountain Hostel weichen. Die heutige Station Grund könnte inkl. Gleis zum Dorf komplett rückgebaut werden, zum Beispiel zu Gunsten eines neuen Mountain Hostels. Die geplante neue Brücke über die Lütchine müsste um 200 m nach Osten verschoben werden.

Die Vorteile eines wirklichen Ausbaus der WAB-Strecke kämen primär der **Landschaft** zu Gute, dem grössten Kapital der Region. Sekundär blieben nicht nur die heutigen **Arbeitsplätze bei der Bahn** erhalten, sondern es könnten noch zusätzliche geschaffen werden.

Der grösste Vorteil der B-Variante mit dem WAB-Ausbau wäre der wohl der etwas schonendere Umgang mit dem Landschaftsbild. Obwohl bei näherer Betrachtung relativiert sich diese Einschätzung, da der Ausbau mit grossem Anteil an Doppelspurstrecken viel Land beansprucht. Die Verkürzung der Fahrzeit von heute ca. 28 Minuten auf noch etwa 14 Minuten bedeuteten Zeitgewinn und mehr Kapazität als heute. Die **Kosten** wären höchst wahrscheinlich **viel höher** und der **Nutzen insgesamt viel niedriger** als mit der 3S-Bahn Eigerexpress.

Männlichen

Ein wichtiges Ziel des V-Projekts ist die **rasche Befüllung des Wintersportgebiets**. Mit einer neuen grossen **Luftseilbahn** vom Bahnhof **Zweilütschinen direkt auf den Männlichen Gipfel** könnten die Touristen in weniger als 10 Minuten von Zweilütschinen aus direkt auf die Piste gelangen. Für die Anreise vom Bahnhof Thun bis auf den Gipfel des Männlichen benötigten Tagestouristen nur noch gut eine Stunde Reisezeit. Auch Interlaken täte von dieser Erschliessung enorm profitieren. In Zweilütschinen wäre sicher noch Raum für einen bewirtschafteten Parkplatz. Dank dieser Luftseilbahn würde die Autoschlange durchs Lütschinental spürbar reduziert und der ideale ÖV-Anschluss könnte weitere Autofahrer animieren per BOB anzureisen. Sollte die Parkierung Flugplatz Interlaken mit direktem A8-Anschluss und BOB-Haltestelle realisiert werden, wären die Voraussetzungen für den ÖV noch besser. Damit die Luftseilbahn auch grossen Andrang ohne längere Wartezeiten bewältigen könnte, sollten Kabinen für 160 oder gar 200 Personen eingesetzt werden. (Abb. Google)



Mit einem neuen **6-er-Sessellift** aus dem Gebiet „Läger“ könnte die Verbindung **auf den Männlichen Gipfel** sichergestellt werden. Das Konzept liesse zusätzliche, wirklich schöne Pisten zu. Der Rückweg könnte entweder via Luftseilbahn hinunter nach Zweilütschinen oder via Talpiste nach Grindelwald Grund mit BOB-Anschluss Rothenegg bewältigt werden. Auf dem Männlichen Gipfel könnte ein tolles **Panorama-Restaurants** gebaut werden. Ob der Männlichen Gipfel tatsächlich fast die gleichen Veränderungen wie seinerzeit das Schilthorn erfahren sollte, müsste aber grundsätzlich diskutiert werden.

Die Untervariante mit dem Bau einer grossen Luftseilbahn von Zweilütschinen auf den Männlichen Gipfel würde zwar die Ziele unterstützen, jedoch die anderen Bahnen unnötig konkurrenzieren. Primär aus betriebswirtschaftlichen Gründen sollte diese Untervariante erst in Betracht gezogen werden, wenn die anderen Kapazitätsverbesserungen nicht ausreichen täten. Bedenkt man, dass für den restlichen Weg bis Grindelwald-Grund kaum eine Viertelstunde aufgewendet werden muss, dann erscheint die Luftseilbahn erst recht als Luxusvariante. Marketingmässig könnte man zwar Vorteile erzielen. Aber aus Sicht der Kosten und des Landschaftsschutzes stünden die **Chancen für diese Untervariante** schon heute **sehr gering**. Gewiss gibt es noch viele Ideen für eine B-Variante. Reelle Chancen hat aus meiner Sicht trotzdem nur das Hauptvorhaben.

SAC UND STIFTUNG LANDSCHAFTSSCHUTZ - IHRE BEDENKEN

Der SAC hat in seiner Stellungnahme das V-Projekt grundsätzlich positiv beurteilt. Dass man trotzdem Bedenken hat wegen der Landschaft unterhalb der Eigernordwand ist etwas scheinheilig. Eine 3S-Bahn vom Grund zur Station Eigergletscher lässt sich nicht anders bauen. Für Wanderer zwischen Alpigen und Kl. Scheidegg wird sich die Aussicht verändern. Positiv gesehen wird man zusätzlich etwas zu sehen kriegen. Und man wird sich daran gewöhnen. Es ist dasselbe wie wenn man heute im Herbst auf dem Wanderweg Kl. Scheidegg – Männlichen den Honegg-Lift und die Stangenparade der Beschneiungsanlage quert. Beim ersten Anblick ist man erstaunt, schaut und geht weiter.

Die Stiftung Landschaftsschutz hat noch nicht begriffen dass es beim Eigerepress in erster Linie um die Jochtouristen geht und weniger um die Wintersportler. Würde der Eigerepress bereits im Arvengarten enden, wäre der Nutzen für die Jochtouristen weg.



UND DIE WENGENER SEITE ?

Aus rein taktischen Überlegungen sollte man die Wengener-Seite besser ins Projekt integrieren. Ich denke da an eine ordentliche Kommunikation betreffend **Ersatz oder Neubau des Fallboden-Sessellifts** oder zum Beispiel einer neuen Verbindung von Steinboden (Bergstation Innerwengen-Sessellift) auf die Lauberhornschulter. Die heutige Verbindung via Zahnradbahn passt trotz leichter Verbesserung nicht mehr zu den modernen Anlagen rund um die Kl. Scheidegg. Es reicht schon wenn die Wengener hinnehmen müssen, dass es auf der Kl. Scheidegg deutlich ruhiger wird und noch weniger Jochtouristen den Weg via Lauterbrunnen/Wengen nehmen werden. Jene im Lauterbrunnental könnten sich dadurch zusätzlich benachteiligt fühlen und das V-Projekt bekämpfen.



SICHERHEITSMASSNAHME KREUZUNG PISTEN 22/25

Wo sich die blauen Pisten von der Salzegg und von der Kl. Scheidegg oberhalb des Arvengartens treffen, kommt es aufgrund der Enge und der Topografie oft zu **heiklen Situationen**. Aus Sicht der Wintersportler die von der Kl. Scheidegg her kommen, steigt die Piste ausgerechnet an der nur noch wenige Meter breiten Piste leicht an. Gute Fahrer erhöhen vorher die Geschwindigkeit um den Buckel fahrend zu überwinden. Anfänger, viele Snowboarder, Familien mit Kindern und viele Skischulklassen bleiben jedoch ein paar Meter vor dem höchsten Punkt stecken. Gleichzeitig kommen die Fahrer mit meistens höherem Tempo von der Salzegg her und müssen ebenfalls die enge Stelle passieren. Wenn es dazu noch eisig ist, nimmt die Gefahr von Kollisionen noch zu. Für alle die etwas langsamer unterwegs sind ist es nicht nur mühsam sondern zum Teil auch gefährlich. Speziell ärgerlich ist es für jene die versuchen ihre Sprösslinge mit einem Kraftakt möglichst rasch aus der Gefahrenzone zu bringen. Die Situation ist schon heute oft unhaltbar. Mit dem Bau des V-Projekts und dem erhofften Mehrverkehr wird sich das Problem weiter verschärfen. Deshalb bitte die **Stelle verbreitern**, den Buckel um 2 Meter absenken und das Erdmaterial zur Senke hin verschieben um das Niveau zusätzlich etwas anzugleichen. Die Massnahmen wären minimal und hätten nur ganz geringe Auswirkungen auf die Natur.



MEHR ALS EIN DETAIL

Bei aller Euphorie für die neuen Verkehrsmittel darf man nicht die einfachen Bedürfnisse der Touristen vergessen. Was es unbedingt braucht ist ein **Park im Grund**, wo sich die Joch-Touristen kurz erholen können. Entweder bevor sie zum Joch hinauf fahren oder nach ihrer Rückkehr bis zur Weiterfahrt. Es braucht auf der anderen Seite der Lütschine etwas wie einen kleinen Park. Dort sollen die Touristen auch Gelegenheit haben Fotos und Videos der schönen Umgebung zu erstellen. Von der Landschaft her hat die Natur das meiste bereits vorbereitet. Ergänzt man dies mit ein paar Gehwegen, Bänken und Tischen wäre die Parkanlage schon realisiert. Kühe und Geissen täten das Postkartenbild perfekt ergänzen.

Wenn man den Touristen wie im Projekt vorgesehen, „nur“ moderne Architektur mit Bahnen, Shops und Parkhäuser präsentiert, dann würde ich das ganze Projekt ablehnen, weil es nicht zu Ende gedacht ist. Aktuell irren die Touristen auf der neuen Strasse bei der Station Grund herum, versuchen vis-à-vis auf dem Parkplatz noch ein paar Fotos „von Grindelwald“ zu schiessen oder suchen unbeholfen die Gegend nach ein paar Eindrücken ohne Schnee und Eis ab. Ich sehe das praktisch jeden Tag und das seit Jahren. So versteht man wohl in Interlaken die Bedürfnisse der Touristen sobald sie das Joch absolviert haben. Dass man es verstanden hat, das Joch in Asien dermassen erfolgreich zu vermarkten, ist trotzdem eine Glanzleistung. Aber was im Grund abläuft, ist das pure Gegenteil davon. Statt dass man die Anwesenheit der Touristen nutzt sie für einen weiteren, längeren Besuch zu begeistern, hat man den Eindruck es gehe nur noch darum, sie möglichst rasch und heil wieder wegzuschaffen. Ich vergleiche es mit einer Gipfelbesteigung die 100 m unter dem Gipfel scheitert. Obwohl 95 % des Wegs zum Gipfel erfolgreich absolviert wurden, gilt der Berg schlussendlich doch als nicht bestiegen. Das V-Projekt bietet haufenweise Chancen, die man aber jetzt anpacken muss.

Zum Gipfelerlebnis zählt für mich dass alle Touristen mit einem Maximum an positiven Eindrücken das Tal verlassen und hoffentlich mal wieder kommen um länger zu bleiben.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass die **Skibrücke über die Lütschine bei der GGM auch im Sommer** offen bleibt. Da muss man halt nicht aufgeben und immer wieder das Gespräch mit dem Landeigentümer suchen.



Sperre gegen Touristen

WINTERPARKPLATZ ZÖN3A (HEUTIGER GS-LANDEPLATZ)

Der Winterparkplatz Zön3a vis-à-vis Fernheizwerk wird seit Jahrzehnten ganzjährig als Gleitschirmlandeplatz benützt. Im Erläuterungsbericht fehlt dieser Umstand gänzlich. Gemäss DCJT-Präsident Daniel Wyss ist man deswegen in Kontakt und ich erwarte hier eine für die Piloten optimale Lösung.

WINTERPARKPLÄTZE AUF DEN WIESEN

Im Erläuterungsbericht findet man einen massiven Ausbau der Winterparkierungsflächen auf den Wiesen. Grundsätzlich bin ich der Meinung dass man dafür ein Gutachten erstellen muss, mit welcher Belastung bei diesen Böden zu rechnen ist. Wenn im Winter der ganze Dreck am Unterboden und in den Radkästen der Fahrzeuge haftet und durch den warmen Katalysator oder durch die Sonnenbestrahlung ein Teil davon langsam auf den Boden tröpfelt, so wird dies längerfristig zu einer Vergiftung des Untergrunds führen. Der Dreck der Strasse enthält nebst Schmutzwasser auch Ölrückstände, Salze, Pneubtrieb, Russ und Bremsstaub. Ich vermisse im Bericht einen Hinweis, dass diese **Böden regelmässig überprüft** werden.

ALTE CHILCHBODENBRÜCKE BELASSEN, ABER NUR NOCH FÜR FUSSGÄNGER UND VELOFAHRER

Bitte lassen Sie die alte Chilchbodenbrücke für Fussgänger und Velofahrer weiter bestehen. Die Kosten für den Rückbau kann man sich sparen. Fussgänger und insbesondere Velofahrer müssten sonst den Umweg über die schmale Brücke vis-à-vis WAB-Station oder die neue Grundbrücke mit teils massivem Autoverkehr in Kauf nehmen. Einmal mehr hat man das Gefühl dass die Verkehrsplaner viel zu wenig nachgedacht haben. Gegen einen Abbau der Chilchbodenbrücke täte ich mich als direkt betroffener Anstösser vehement wehren.

NEUE STRASSENFÜHRUNG BEI DER CHILCHBODENBRÜCKE

In Zukunft führt die Kirchbodenstrasse in einer **Haarnadelkurve zur Stutzgasse** hinauf. Bei prekären Strassenverhältnissen wird es kaum mehr möglich sein, auf dem ehemals relativ geraden Stück Anlauf zu nehmen. Mit Allrad und guten Winterreifen sollte es aber für mich kein Problem sein. Wenn aber ein Fahrzeug dennoch beim Hinabfahren ins Rutschen gerät, muss genügend Auslauf über die Kurve hinaus gewährleistet sein. Weiter hoffe ich dass der Kurvenradius so konzipiert wird, dass ihn auch ein Lastwagen mit 5 Achsen schafft. Notfalls muss genügend Platz sein, dass ein solches Fahrzeug auch über die Kurve hinaus- und dann rückwärts die Stutzgasse hinauffahren kann. Diese Garantie muss explizit in den Unterlagen erwähnt werden.

NICHT OHNE JAHRESKARTE – NEUE TARIFANGEBOTE

Wer mich kennt weiss welches Anliegen mir nach wie vor wichtig ist. Die Jungfraubahnen sollen bezüglich Tarifgestaltung und Stammgästen endlich umdenken. Damit das Wintergeschäft wieder zur Cashcow wird braucht es nicht nur neue Bahnen mit weit reichenden Beschneiungsanlagen. Es braucht auch den Anreiz dass die Stammgäste viel mehr Zeit in dieser grandiosen Bergwelt verbringen, auch ausserhalb der Wintersaison. Ich hoffe sehr dass mit der **Einführung der ÖV-Karte** auch die **Jahreskarte** wieder angeboten wird. Die Jahreskarte muss preislich so attraktiv sein, dass die Leute sie automatisch verlangen. Nehmen Sie als Beispiel den Europark in Rust. Eine Tageskarte kostet €39.00. Die Jahreskarte kostet €158.00. Man kann nicht einfach für den Aufschlag der Sommererweiterung mit 25 Bergfahrten à CHF 20.00 kalkulieren. Wenn aber nur schon ein Drittel aller bisherigen Bezüger von Wintersaisonkarten generell für CHF 200.00 Aufpreis eine Jahreskarte wählt, dann wird das in jeder Hinsicht einen positiven Effekt auslösen. Ich sehe es an mir. 2012 hatte ich noch die Jahreskarte. In diesem Jahr nicht. Meine Ausgaben für Bergbahnen im Sommer 2013 beliefen sich auf lediglich 70 Franken (2 x First, 1 x Männlichen, 3 x Alpiglen). Weil es bis Ende Juni geregnet hat, verzichtete ich auf das First-Abo. Mit der Jahreskarte wäre das nicht passiert. **Das V-Projekt geht für mich nur mit der Einführung einer preislich attraktiven Jahreskarte.** Von mir aus könnte man zu Gunsten der Jahreskarte auf die Wintersaisonkarte gänzlich verzichten. So wie das im Bündnerland schon seit Jahren der Fall ist.

Was in der Jungfrauregion ebenfalls fehlt sind **Stundenkarten im Winter**. Stundenkarten sind preislich attraktiv und helfen auch Staus auf der Strasse zu reduzieren, weil dann viele Wintersportler die Heimfahrt früher antreten um ohne Stau das Tal zu verlassen.

Was aufhören muss ist der Unsinn mit der Klausel die den **Beginn der Gültigkeit der Saisonkarte** betrifft. Deshalb mein Vorschlag: Die Wintersaisonkarte soll **generell vom 1. November bis 30. April gültig** sein. Egal ob Skibetrieb herrscht oder nicht. Alle Anlagen die sich während der Gültigkeitsdauer im Gültigkeitsbereich des Abos und in Betrieb befinden, sollen für die Inhaber frei zugänglich sein. Wenn die Infrastruktur im Rahmen des **V-Projekts** schon dermassen ausgebaut wird, soll man die Inhaber von Saisonkarten nicht weiter mit solchen Klauseln schikanieren. Stattdessen sollen die Bahnunternehmen alles daran setzen dass die Leute so viel Zeit wie nur möglich in ihren Gebieten verbringen. Dazu gehört zum Beispiel dass man ab 1. November mit der WAB auf die Kleine Scheidegg fahren kann, aufs vielleicht noch fast schneefreie Lauberhorn wandert um selber seine Vorfreude auf den Winter zu steigern und dies den Leuten im Tal oder im Unterland freudig zu berichten. Es wäre allerbeste Werbung. Wenn der Saisonkarteninhaber dafür extra bezahlen muss, lässt er es sein. [Abb.: Lauberhorn am 25.11.2012]

