

EIGER EXPRESS: Shareholder Value, die regional nachhaltige Entwicklung und die Suche nach dem gesunden Mittelweg.

Die Jungfraubahnen wollen aufrüsten - mit einer neuen Verbindungsbahn auf den Männlichen und zum Eigergletscher. Es erstaunt ein wenig wie dieses Projekt vorangetrieben wird. Besonders in Anbetracht der Wichtigkeit und Tragweite für die Jungfraubahnen und vor allem auch für die betroffenen Talschaften. Die Jungfraubahnen sprechen hier von gesetzlichen Sachzwängen, die man nicht beeinflussen könne. Wir wollen trotzdem nachfragen, inwieweit diese „Sachzwänge“ tatsächlich vorhanden sind. Und was die Auswirkungen dieses Projektes für uns bedeuten würden.

Eiger Express: Wer von uns kann sich überhaupt den massiven Eingriff in das Landschaftsbild vorstellen? Der Wärgistalwald (Itramenwald) überragt von turmhohen Masten und mehreren Seilen, an denen im 14 Sekundentakt grosse Kabinen, wie Wäschestücken an einer Wäscheleine, aufgehängt sind. Vor der weltweit berühmtesten Ansicht auf eine Nordwand - auf die Eigernordwand - Seilbahnmasten-Kolosse. Ganz zu schweigen von den optischen Beeinträchtigungen des Talgrundes sowie den Weiden und Matten gegen die Brandegg hoch.

Abgesehen von diesen massiven Beeinträchtigungen unserer Landschaft stellt sich auch aus unternehmerischer Sicht die Frage nach dem "Warum"? Die Jungfraubahnen haben mit dem Jahr 2011 das erfolgreichste Jahr ihrer Geschichte hinter sich: höchster Verkehrsertrag, Rekordumsatz und Rekordgewinn. Gemäss dem Direktor der Jungfraubahnen ist das Unternehmen auch für die Zukunft bestens aufgestellt. Warum exponieren sich die Jungfraubahnen dennoch mit einem solchen Projekt?

Warum so viel Lob und Vorschusslorbeeren von den offiziellen Seiten für ein Projekt, dass nicht ausgereift ist? Denn bekannt ist ja eigentlich nur, dass die Jungfraubahnen, respektive deren Shareholder, allenfalls die grossen Gewinner wären. Die konkreten Fragen nach dem nachhaltigen Gewinn für unsere Talschaften sind nicht gestellt worden. So fehlt zum Beispiel der Nachweis inwiefern der Tourismus unserer Talschaften von einer Million Jungfrauoch-Reisenden profitieren kann. Worin liegt hier der Mehrwert für unsere Gäste?

Warum sollen unsere Stammgäste davon profitieren, wenn noch mehr Leute ins Skigebiet gepumpt werden, wenn die Kapazität verdoppelt wird? Welchen Vorteil haben unsere Gäste, wenn das Skigebiet in weniger als zwei Stunden gefüllt wird? Ist es überhaupt angemessen, die Gäste als „Füllmenge“ zu beziffern? Definiert sich die Konkurrenzfähigkeit eines Skigebietes tatsächlich nur über die Transportkapazitäten? Zudem wird mit keinem Wort erwähnt, dass die bestehenden Skipistenflächen nicht vergrössert werden können. Unsere Region ist diesbezüglich leider nicht mit einem Skigebiet wie Sölden zu vergleichen.

Der Schwerpunkt des Projekts liegt also bei einer Zunahme an Gästen, plus 200'000 nur aufs Jungfrauoch und auf noch schnelleren Reisezeiten. Fünfeinhalb Stunden, Bern-Jungfrauoch-Bern. Diese Reisezeit fördert die bestehende Entwicklung, welche aus unseren Tälern reine Durchgangsorte macht. Als weitere Konsequenz werden unsere Zubringer, Bahn und Strasse, noch öfter hoffnungslos überlastet sein. Ein Zustand, der schon heute an vielen Tagen Realität ist.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist auch nicht klar, wie die neue Station an der Rotenegg einen besseren Anschluss an den öffentlichen Verkehr gewährleisten sollte. Die Frage, ob und wie die BOB mit diesem zusätzlichen Ansturm fertig wird, wurde nicht beantwortet.

Eine der wichtigsten Fragen überhaupt lautet, wie der Spagat zwischen den Ansprüchen der Jungfrauoch-Reisenden und unseren Ferien- und Tagesgästen zu schaffen ist. Fünfundachtzig Prozent der Jungfrauoch-Reisenden kommen in ihrem Leben nur einmal in unsere Gegend. Wenn die unzufrieden sind, hat es ganz andere Auswirkungen, als wenn die Gäste unserer Talschaften, all die Stammgäste, Feriengäste, Tagesgäste nicht zufrieden sind. Letztere sind kritische Gäste, stellen hohe Ansprüche und können unsere Region mit anderen Ferienorten im ganzen Alpenraum vergleichen. Für diese unsere Gäste sind die Talschaften als Ganzes der Magnet.

bitte wenden

Doch selbstverständlich gehört der Ausflug auf das Jungfraujoch als ein sehr geschätztes Zusatzangebot dazu! Wollen wir unseren Wohlstand wahren, auch den unserer Kinder, gilt es, diesen Gast für uns zu gewinnen und zu halten.

Vergessen wir auch nicht, dass die Jungfraubahnen seit den späten neunziger Jahren immer wieder versucht haben, die WAB grindelwaldseitig durch eine Gondelbahn zu ersetzen. Ist dies jetzt der vierte Anlauf in nur zwanzig Jahren? Es sollte uns hellhörig machen, wenn die gesamte Finanzkraft des Unternehmens für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre auf das Jungfraujoch fokussiert wird. Der Eiger-Express ist hier das Mittel zum Zweck. Die Förderkapazität reicht aus, um die angestrebte Million Jungfraujoch-Reisende allein abzudecken. Als Folge davon könnte das Angebot der WAB problemlos reduziert werden. Betriebszeiten, Fahrpläne und die Anzahl Verbindungen pro Tag könnten auf diese Weise nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten optimiert werden. Für die Dorfzentren von Grindelwald, Wengen und Lauterbrunnen würde das eine schlechtere Anbindung an das Skigebiet und an das Wandergebiet bedeuten - mit weniger Verbindungen pro Tag.

Auch wenn die Wenigsten von uns Shareholder bei den Jungfraubahnen sind, haben wir alle ein vitales Interesse am Erfolg des Jungfraujochs, ebenso wie am Erfolg des gesamten Unternehmens. Schon aus Eigeninteresse müssen die Jungfraubahnen sicherstellen, dass heute das Nötige vorgekehrt wird, damit auch in der Zukunft, selbst bei einer schlechteren globalen Wirtschaftslage, die finanziellen Mittel bereitstehen, um ihre Transportanlagen in unseren Talschaften auf einem zeitgemässen Niveau zu erhalten. Darum fragen wir uns, ob es richtig ist, das kerngesunde Unternehmen Jungfraubahn Holding AG mit derart hohen Investitionen und mit zusätzlichen Infrastrukturen zu belasten. Infrastrukturen, die schon heute mit beträchtlichen Unterhaltssummen zu Buche schlagen. Im Übrigen sind es nicht nur die 161 Millionen Schweizerfranken für den Eiger-Express, hinzu kommen noch die geschätzten 50 Millionen für den Ostgratausbau. Und das in Zeiten, in der die mittel- und langfristige Beurteilung der globalen Wirtschaftsentwicklung zuweilen so schwierig vorauszusagen ist, wie der Föhn in unseren Tälern. In Zeiten, in denen der Erfolg der Bahn von jährlich rund 600'000 Personen abhängt, die als neue Gäste das Jungfraujoch besuchen wollen. Mit einem Bruchteil der Investitionen könnte die nachhaltige Entwicklung der ganzen Region umgesetzt und auf Jahre hinaus sichergestellt werden. Dem Jungfraujoch, der "Cash-Cow" der Jungfraubahnen, so der Direktor, würde daraus keine Nachteile entstehen.

Aus rein unternehmerischen Überlegungen ist es ja auch vorstellbar, dass sich die Jungfraubahnen diversifizieren, um sich so breiter abzustellen. Damit könnte die heutige "Abhängigkeit" vom Jungfraujoch und von den Launen der politischen sowie globalen wirtschaftlichen Entwicklungen entschärft werden.

Bei der letzten grossen Befragung in Grindelwald zum Erhalt der WAB, erzielte "unsere Zahnradbahn" eine beeindruckende lokale Akzeptanz. Es wurde damals festgestellt, dass sich diese auch bei den Kunden einer grossen Beliebtheit erfreut. Zu Recht hielten die Jungfraubahnen damals fest: Die WAB ist die längste zusammenhängende Zahnradbahnstrecke der Welt. „Ein Rekord, der auch in nächster Zeit nicht gebrochen wird, werden doch neue Zahnradbahnen kaum noch gebaut.“ Genau hier liegt doch das mittel- und langfristige Potential für uns. Dieses Potential aufs Spiel zu setzen, scheint uns fragwürdig. Es scheint uns fragwürdig, diesen historischen Trumpf mit einer Parallelbahn zu konkurrenzieren und somit zwangsläufig zu entwerten.

Wir alle sind Shareholder. Nicht bei den Jungfraubahnen. Unser Aktienkapital ist die weltweit einmalige Landschaft unserer Talschaften. Diese alleine sichert seit Generationen unseren wirtschaftlichen Wohlstand und unsere Existenz. Für uns sind das keine Titel, mit denen man nach Lust und Laune an den internationalen Märkten handelt. Unsere Landschaft ist unsere Heimat, unser Lebenselixier! Treten wir darum als Talschäftler, als Landeigentümer, als Bergteilhaber auf. Fordern wir von den Jungfraubahnen konkrete Antworten zu unseren Fragen und verbindliche Zusicherungen für unsere Wünsche, Bedürfnisse und Belangen. Und zwar bevor wir uns entscheiden. Stehen wir zusammen hin als ebenbürtiger Partner der Jungfraubahnen im Wissen, dass der Eine ohne den Anderen nichts ausrichten kann!

Im Namen der besorgten Talbewohnern beidseitig der Kleinen Scheidegg, Christian von Almen, Postfach 146, 3800 Interlaken.