

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2021)

Artikel: "Pionierprojekt und Zeitgeist"
Autor: Gartenmann, Stephanie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095878>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Pionierprojekt und Zeitgeist»

Wäre es möglich, die Jungfrauochbahn mit dem heutigen Bewilligungsverfahren, unter Berücksichtigung des Bewilligungsverfahrens der «V-Bahn», zu bauen? – Der Frage ging Stephanie Gartenmann 2019 in einer Maturarbeit am Gymnasium Interlaken nach, die hier im UTB-Jahrbuch auszugsweise vorgestellt wird.



Postkarte aus den Anfangszeiten der Jungfraubahn mit dem Streckenverlauf Kleine Scheidegg–Jungfrauoch und einem Portrait von Adolf Guyer-Zeller, Begründer der Jungfraubahn. (Staatsarchiv Bern, T. A Eisenbahnen_Jungfraubahn 9)

2020 wurde das neue Pionierprojekt der Jungfraubahnen fertiggestellt, die «V-Bahn». Über zehn Jahre hat die Jungfraubahn Holding AG für die Bewilligung dieses Projekts gekämpft. Die Pionierleistung hat eigentlich schon viel früher begonnen. 1893 gab Adolf Guyer-Zeller sein Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn auf die Jungfrau beim Bund ein. Schon damals erlebte der Tourismus ein enormes Wachstum. Es mussten Attraktionen und Innovationen her, um immer mehr Touristen anzulocken und bei Laune zu halten. 1912 wurde die Jungfrauochbahn in Betrieb genommen. Diese Bahn ist seit 117

Jahren in Betrieb und machte das Berner Oberland weltberühmt. Das auf 3454 Meter gelegene Jungfrauoch – als «Top of Europe» vermarktet – verzeichnete vor der Corona-Krise jedes Jahr über eine Million Besucher.

2011 wurde bekannt, dass die Jungfrau Holding AG die Pionierleistung ihrer Gründer mit einer neuen Bahn erweitern wollte. Neben der neuen Linienführung und der markant verkürzten Fahrzeit ist der wohl auffälligste Unterschied, dass die «V-Bahn»¹ eine Seilbahn und die Jungfrauochbahn eine Zahnradbahn ist.

Durch das ausgebaute Rechtssystem und vor allem durch das umfangreichere Bewilligungsverfahren ist es heutzutage schwieriger geworden, eine Konzession² und eine Plangenehmigung³ zu erhalten. Die raumplanerischen und umweltrechtlichen Gesetze und Verordnungen⁴ sind strikter. So wird verhindert, dass unpassende Objekte auf ungeeigneten Flächen gebaut werden. Gleichzeitig wuchs der ganze Verwaltungsapparat. Diverse Organisationen, darunter viele Nichtregierungsorganisationen (NGO), die sich für den Landschafts- und Umweltschutz engagieren, wurden gegründet und sind einspracheberechtigt.

«Altes Bahnprojekt» heute realisierbar?

Die «V-Bahn» und besonders der Abschnitt «Grindelwald–Grund–Eiger–Gletscher» hatte viele Gegner, sowohl Umweltorganisationen als auch private Einsprecher, deren Grundstücke vom Projekt betroffen sind. Allgemein waren die Gemüter in der Bevölkerung und in der Politik im Berner Oberland sehr erhitzt, wenn es um das Projekt «V-Bahn» ging.⁵

¹ Das Projekt besteht aus zwei Seilbahnen, die von Grindelwald Grund «v-förmig» zum Eiger–Gletscher, respektive Männlichen führen. Letztere war als Ersatz für die alte Männlichen–Seilbahn unbestritten. In dieser Arbeit geht es um die neue Seilbahnstrecke, den «Eiger–Express».

² Die Konzession ist das abgekaufte Recht vom Bund für den öffentlichen Personentransport (Eisenbahngesetz, 1957, Stand 1. Januar 2018).

³ Bewilligungsverfahren auf Bundesebene

⁴ Verordnungen werden von der Verwaltung, ausführende Gewalt (Exekutive) gemacht, sie bestimmen, wie die Gesetze ausgeführt werden sollen.

⁵ Günter 2017

Als Guyer-Zeller um 1893 seine Bahn bauen wollte, benötigte er die Zusage des Bundesrats und der beiden Kammern Stände- und Nationalrat sowie eine gesicherte Teilfinanzierung.⁶ Zudem mussten einige Parzellen Land erworben werden. Heute sähe dies mit den vielen Auflagen und den langen Bewilligungsverfahren ganz anders aus. Hätte die Jungfrauochbahn noch eine Chance? Ich will herausfinden, ob es für einen «modernen Adolf Guyer-Zeller» in der heutigen Zeit möglich wäre, die Bahn auf das Jungfrauoch zu bauen. Stellen wir uns vor, die Gletscherwelt der Jungfrau sei nur durch Helikopterflüge erschlossen. Grindelwald wäre wirtschaftlich weniger entwickelt durch einen schwachen Tourismus, denn die Flüge müssten wegen des häufig schlechten Wetters abgesagt werden. Im Schnitt könnten nur eine halbe Million Touristen hinaufgeflogen werden. Die Jungfrauochbahn gäbe es nur bis zur Kleinen Scheidegg. Durch die unbefriedigende Situation würden die Pläne von Adolf Guyer-Zeller wieder aufgenommen werden. Wäre es heute, im Jahr 2019, überhaupt möglich, ein solches Projekt zu realisieren, anhand der gesetzlichen Vorschriften? Die ursprüngliche Idee von Guyer-Zeller war, eine Bahn bis auf den Jungfraugipfel zu bauen. Aus Kostengründen konnte die Idee nicht umgesetzt werden.⁷ In meiner Untersuchung widme ich mich der realisierten Strecke bis auf das Jungfrauoch.

Ziel der Arbeit

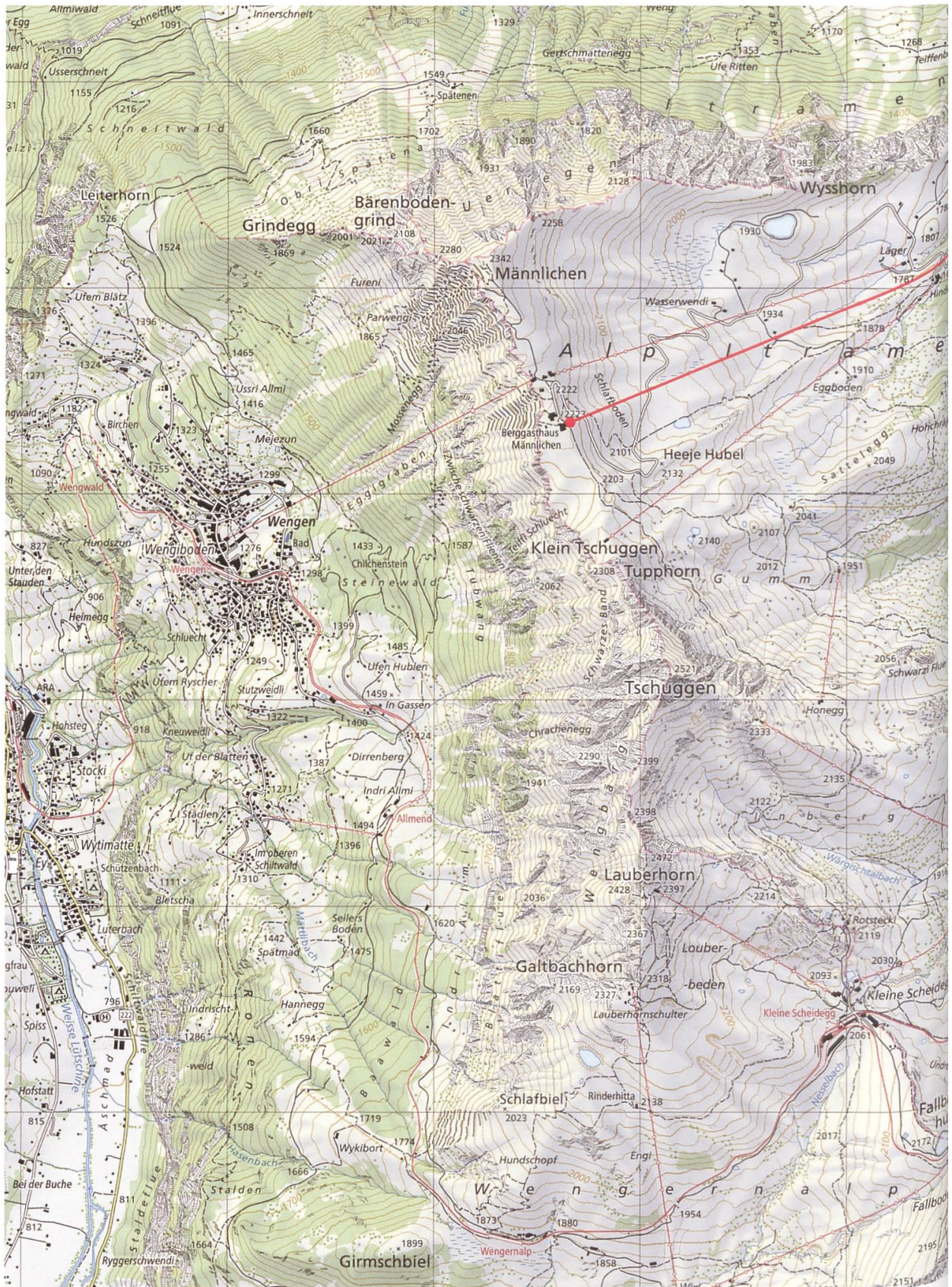
Das Ziel der Arbeit ist es, die Bewilligungsverfahren des «V-Bahn»-Astes Eigergletscher und der Jungfrauochbahn verständlich darzustellen und zu vergleichen. Beide Verfahren werden zuerst einzeln behandelt, danach erfolgt eine Simulation des Bewilligungsverfahrens der Jungfrauochbahn unter den Bedingungen der aktuellen Gesetzgebung. Am Ende wird aufgezeigt, ob es unter den heutigen raumplanerischen, natur- und landschaftsschutzgesetzlichen Gegebenheiten möglich wäre, das Pionierprojekt von Adolf Guyer-Zeller zu realisieren.

Hypothese und Begründung

Ich bin der Ansicht, dass es möglich wäre, die Jungfrauochbahn im 21. Jahrhundert mit dem heutigen Bewilligungsverfahren zu bauen. Das Verfahren würde zwar bedeutend länger dauern, da das Einspracherecht von

⁶ Kommission, 1895–1896, S. 13

⁷ Moser 1997, S. 47





Die «V-Bahn»: Von Grindelwald Grund führen zwei Gondelbahnen auf den Eigergletscher und auf den Männlichen (Kartenausschnitt © swisstopo).

Privatpersonen, Organisationen und betroffenen Gemeinden viel Zeit beansprucht. Zudem können der Kanton und die dazugehörigen Fachstellen ihre Stellungnahmen abgeben. Es kann zu Enteignungen kommen, und Einsprecher können bis vor das Bundesverwaltungsgericht und das Bundesgericht gelangen.

Ökologisch stellen die Schienentrassen und die Tunnelbauten ein Problem dar, da viel Lebensraum von diversen Tierarten betroffen wäre und vor allem in die Landschaft eingegriffen würde. Zudem befindet sich der untersuchte Bahnabschnitt im UNESCO⁸-Welterbe Swiss Alps Jungfrau-Aletsch. Dies könnte problematisch werden, weil damit ein Eingriff in eine unberührte Hochgebirgslandschaft von nationaler Bedeutung erfolgen würde.

Bauten, die auf öffentlichem Boden stehen sollen und somit den öffentlichen Raum beeinträchtigen, brauchen eine Bewilligung des Kantons oder bei Personentransportangelegenheiten die des Bundes. Die betroffene Ebene prüft, ob die vorgeschriebenen Gesetze (wie Bauart, Umgang mit Raum und Umwelt) eingehalten werden, ob das öffentliche Interesse an diesem Projekt grösser ist als das Interesse am betroffenen Raum und ob allfällige Abweichungen bei der Einhaltung des Gesetzes legitim sind. Denn grundsätzlich gilt, dass Vorhaben bewilligt werden müssen, wenn die Grundsätze des Verwaltungsrechts⁹ nicht verletzt werden und die Güterabwägung als akzeptabel angesehen wird. Bei der «V-Bahn» wog das allgemeine Interesse schwer, deswegen wurde diesem Projekt die Bewilligung erteilt.

Unter der Voraussetzung, dass die Gletscherwelt der Jungfrau nicht erschlossen worden und somit die Jungfraujochbahn eine Pionierarbeit wäre, käme ein grosser wirtschaftlicher Anreiz ins Spiel. Der Tourismus, der für die Beteiligten in Grindelwald nicht zufriedenstellend wäre, könnte einen grossen Aufschwung erfahren, denn die Bahn wäre eine absolute Neuheit und könnte durch unsere heutigen medialen Möglichkeiten extrem gepusht werden. Die Menschen suchen immer noch Höhenluft und Panoramabilder. Unbestritten ist die Schönheit¹⁰ des Jungfrau-Gebietes, ansonsten wäre es nicht zum

⁸ Organisation der Vereinten Nationen (UNO) für Erziehung, Wissenschaft und Kultur

⁹ «Gesamtheit der rechtlichen Normen, die die Tätigkeit der öffentlichen Verwaltung regeln» (Wörterbuch).

¹⁰ Die Landschaft muss einzigartig sein, Authentizität aufweisen und unversehrt sein (commission, 2019).

UNESCO-Welterbe erklärt worden. Wenn diese Attraktivität einer breiten Masse zugänglich gemacht werden könnte, würde die Nachfrage riesig sein. Auch wenn zum Beispiel die berühmten Kurorte Zermatt und St. Moritz bereits etabliert wären, käme die Jungfrauochbahn einer Sensation gleich und hätte die weltweite Aufmerksamkeit auf dem Tourismusmarkt. Auch der Kanton, der Bund und Gemeinden müssten Interesse am Projekt haben. Für die Gemeinden und das regionale Gewerbe wie Hotels und Gewerbebetriebe würde es wirtschaftlichen Aufschwung bedeuten. Der Kanton und der Bund profitierten von Steuern und Abgaben des Gewerbes. Dadurch, dass die Gletscher nicht erschlossen wären – meine Annahme – und eine Zahnradbahn im hochalpinen Gebirge ein eher unbekanntes Transportmittel ist, hätten auch die Umweltverbände nicht viel am Projekt an sich auszusetzen, zudem würden die Flüge aufs Jungfrauoch eingestellt. Es wäre nachhaltiger, da es etwas Einzigartiges darstellt, und es würde sich von der breiten Masse abheben. Flüge können sich nur wohlhabende Touristen leisten; mit einer Zahnradbahn hingegen spricht man auch eine weniger zahlungskräftige Kundschaft an. Ausgehend von den problematischen landschaftlichen Punkten, müsste die Linienführung angepasst werden. Doch ich denke, dass das Projekt auch heute Potenzial zur Umsetzung hätte, weil seine für die Region nachhaltig touristischen und wirtschaftlichen Auswirkungen überzeugende Argumente wären.

In den folgenden Kapiteln werden die Bewilligungsverfahren der «V-Bahn» im frühen 21. Jahrhundert und der «Jungfrauochbahn» im späten 19. Jahrhundert detailliert erklärt.

Nach der Untersuchung der beiden Projekte werden die Bewilligungsverfahren verglichen sowie die Unterschiede und Gemeinsamkeiten erläutert.

Im Hauptteil der Arbeit wird eine Simulation für die Projektrealisierung der Jungfrauochbahn mit dem heutigen Bewilligungsverfahren durchgeführt – unter Annahme des Szenarios, dass die Jungfrauochbahn bisher nicht gebaut worden wäre und die Jungfrau stattdessen durch die Fliegerei touristisch erschlossen wäre. Damit lässt sich untersuchen, ob es tatsächlich möglich ist, das Projekt aus dem 19. Jahrhundert im 21. Jahrhundert zu realisieren, oder ob es eine Vision bleiben dürfte.

Über das aktuelle Bewilligungsverfahren informierte sich die Autorin bei einer auf Baurecht spezialisierten Anwaltskanzlei in Thun, die ihr das Verfahren und

die gesetzlichen Grundlagen erklärte. Auf dieser Grundlage befragte sie die folgenden Beteiligten:

- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura
- Private Einsprecher aus Grindelwald und Lauterbrunnen
- Bundesamt für Verkehr (BAV): leitende Bundesbehörde
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE): kantonale Behörde
- Gesuchsteller: Jungfrau- und Oberalp Holding AG
- Firma ecoptima ag, Bern: Beat Kälin

Das historische Verfahren recherchierte die Autorin im Archiv der Jungfrau- und Oberalp Holding AG, im Buch von Patrick Moser über die Jungfraujochbahn und in Dokumenten zum Bewilligungsverfahren von 1893 aus dem Bundesarchiv in Bern. Hier geben wir die beiden Kapitel zum Bewilligungsverfahren für Seilbahnen im Allgemeinen und für die V-Bahn im Besonderen stark gekürzt wieder, überspringen die Entwicklung des Oberländer Tourismus im frühen 19. Jahrhundert und setzen dann wieder in voller Länge ein mit der Geschichte der Jungfraujochbahn und dem Vergleich der Verfahren von «damals» und «heute».

Bewilligungsverfahren

Grundsätzlich braucht eine Bahn, die Personen befördert, eine Konzession des Bundes – das heisst, das Unternehmen muss dem Bund das Recht zur Personenbeförderung auf eine gewisse Zeit¹¹ «abkaufen».¹² Eine Konzession darf aber nur dann erteilt werden, wenn die Seilbahn raumplanungskonform und umweltverträglich ist.¹³

Parallel läuft während der Konzessionsvergabe das Plangenehmigungsverfahren. Dieses beruht auf den Vorgaben des Eisenbahngesetzes, insbesondere für Seilbahnen aber zusätzlich auch auf einer Verordnung des Bundesrates (Art. 4 Abs. 1 SebG). Mit der Plangenehmigung werden die Erlaubnis für den Bau einer Seilbahn oder Eisenbahn erteilt, die weiteren erforderlichen Bewilligungen für Transport, Energie und Wasserzufuhr gegeben, und es wird geprüft, ob Gesundheitsschutz, Personenschutz, Umweltschutz und Baubestimmungen

¹¹ Heute sind dies 40 Jahre, zuvor waren es 25 Jahre.

¹² Art. 3 Abs. 1 des Seilbahngesetzes (SebG)

¹³ Art. 3 Abs. 2 SebG



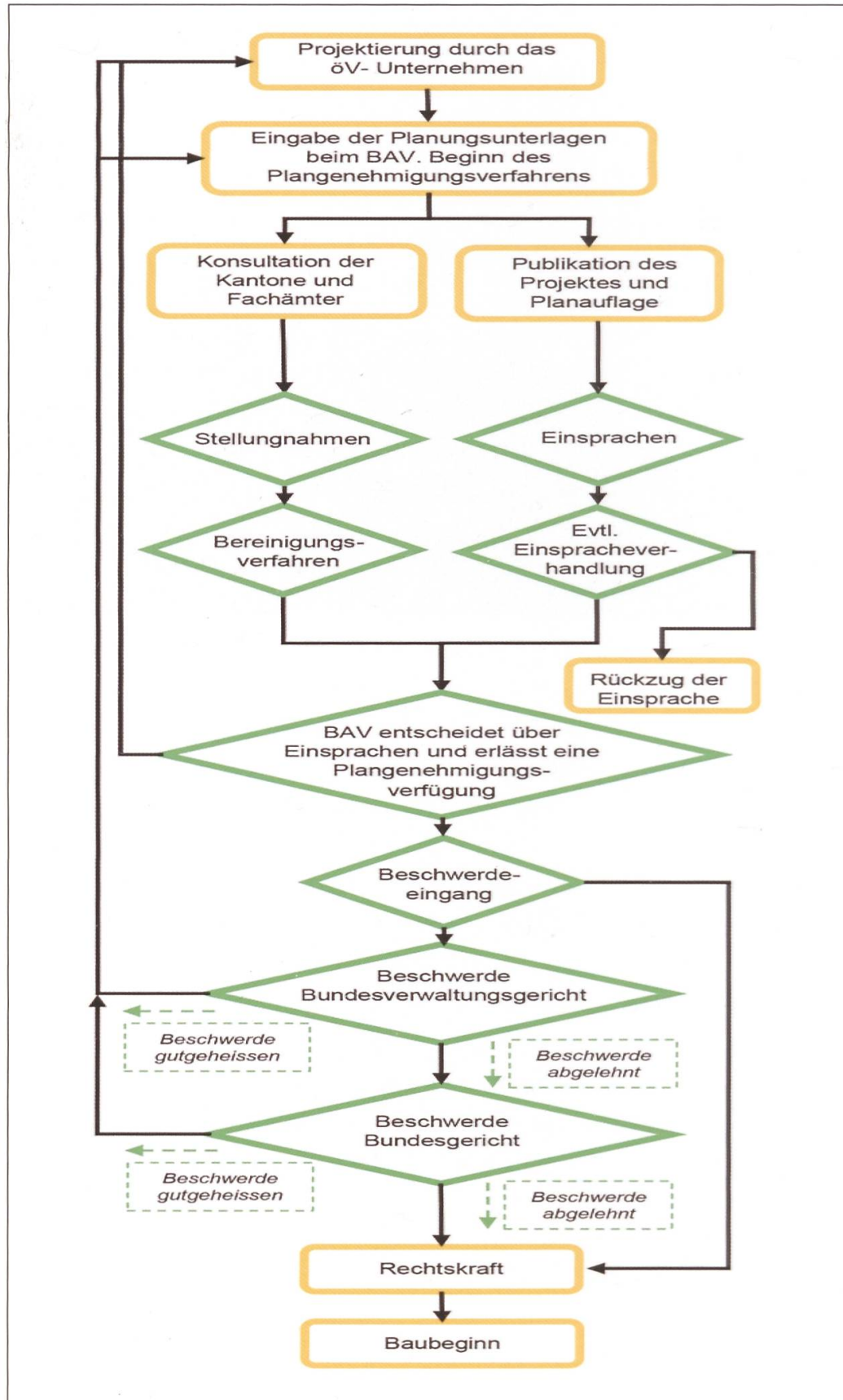
Eigerexpress mit Wetterhorn (Foto: Sibylle Hunziker)

eingehalten werden. Nebenanlagen¹⁴ wie zum Beispiel ein Parkhaus, werden auch durch den Bund genehmigt, fallen aber unter die raumplanungs-, bau- und umweltrechtlichen Vorschriften von Bund und Kanton (Art. 25a des Raumplanungsgesetzes).

Raumplanerisch müssen die Anlagen die Vorgaben der kommunalen baurechtlichen Grundordnung (Zonenplan und Baureglement) erfüllen und dem kantonalen Richtplan entsprechen, ansonsten müssen entweder das Projekt oder die Zonen- und Richtpläne geändert werden. Die Anlage darf keinen höher gewichteten öffentlichen Interessen (Raumplanung, Natur- und Heimatschutz oder Umweltschutz) entgegenstehen. Der Gesuchsteller muss nachweisen, dass seine Anlage raumplanungskonform ist und anhand von Gutachten und Voruntersuchungen aufzeigen, welche Auswirkungen sein Projekt auf die Umwelt hat.¹⁵

¹⁴ Nebenanlagen sind Anlagen, die nicht überwiegend dem Bahnbetrieb dienen.
Art. 10 SebG

¹⁵ BAV, Richtlinie 1: Plangenehmigung und Konzession, 2006



Bewilligungsverfahren

Die Behandlungsfristen sind so geregelt, dass die Betroffenen informiert handeln, also zum Beispiel Einsprache erheben können. Andererseits wird den Interessen der Projektinitianten Rechnung getragen, indem ein Projekt notfalls mittels Enteignung vorangetrieben werden kann. Koordiniert werden die Verfahren vom Bundesamt für Verkehr. Strittige Fragen können die Beteiligten von den Gerichten klären lassen und dabei bis vor Bundesgericht ziehen.

Bewilligungsverfahren «V-Bahn»

Die Jungfraubahn AG hat das Konzessionsgesuch für ihr «V-Bahn-Projekt» am 18. März 2016 eingereicht. Die Idee wurde aber bereits 2012 lanciert, damals wurden die ersten Vorabklärungen getroffen, ob dieses Projekt überhaupt realisierbar wäre.¹⁶ Im Jahre 2013 fanden die ersten Abstimmungen über die Vorprojekte Wasserbau/Bahnen und Nebenanlagen in der Gemeinde Grindelwald, der Region und beim Bund statt.¹⁷ Nach diesen Abstimmungen, die positiv für das Projekt ausfielen, gab es in der Zeit von Juli bis August den ersten Entwurf für die Nutzungsplan¹⁸-Änderung¹⁹. Nach den Bereinigungen und Beschlüssen im Gemeinderat der Gemeinde Grindelwald zur Überbauungsordnung²⁰ und zu den neuen Richtplänen²¹ wurde das Projekt im April 2014 öffentlich bei den Gemeinden und beim Regierungsstatthalter aufgelegt. Von nun an konnten Gegner des Projekts während 30 Tagen Einsprache erheben. Insgesamt gab es 17 Einsprachen gegen das «V-Bahn-Projekt». Danach wurden Einspracheverhandlungen geführt. Ein Teil der privaten Einsprachen konnten mit Entschädigungen beigelegt werden.

Einzelne Grundeigentümer und Organisationen wie Pro Natura und die Stiftung Landschaftsschutz erreichten Abänderungen zugunsten der Umwelt.

¹⁶ Gisi, 2019

¹⁷ Zurbrügg, 14.10.2014

¹⁸ Der Nutzungsplan ist die Vorgabe, wie Flächen genutzt werden dürfen (Landwirtschaftszone, Gewerbe-, Wohn- und Kulturzone).

¹⁹ Terminal Grund, Parkhaus Grund, Parkplatz Chilchboden, Zone für Skipisten, Winterparkplätze Chilchboden und Talgietli, Entsorgungshof Ortweid, Winterparkplätze Ortweid

²⁰ Hierbei handelt es sich um die «Beschneigung Grund-Männlichen-Kleine Scheidegg».

²¹ Anpassung des Verkehrsrichtplans und Nutzungsplanung

Wären die Parteien der privaten Einsprachen und die Jungfraubahn AG nicht einig geworden, so wäre es zu Enteignungen gekommen.²² Das Konzessionsgesuch der Jungfraubahn Holding AG stützte sich auf die folgenden Artikel des SebG: Art. 3 Abs. 1, Art. 4, Art. 6, Art. 9 Abs.1 und 2 sowie Art. 11. Das Gesuch wurde für den Bau und Betrieb einer Dreiseil-Umlaufbahn²³ mit einer Förderkapazität von 2400 Personen pro Stunde von Grindelwald-Grund (Gemeinde Grindelwald) zum Eigergletscher (Gemeinde Lauterbrunnen) bewilligt.²⁴

Die Rollen von Gemeinde, Regionalkonferenz, Kanton und Bund

Die Gemeindeversammlung muss die Nutzungsplanänderungen beschliessen, in welcher die entsprechenden Bauzonen und Beschneiungsanlagen festgelegt sind, die sich auf Gemeindeboden befinden. Im Falle der «V-Bahn» musste der Nutzungsplan zudem zwischen den Gemeinden Lauterbrunnen und Grindelwald koordiniert werden. Zusammen mit den Gemeinden und der Regionalkonferenz wurden Änderungen im Siedlungsplan²⁵ festgehalten.²⁶

Der Kanton hatte zu prüfen, ob das Projekt der Richtplanung der Region gerecht wird. Diese Richtplanung wurde von der Regionalkonferenz Berner Oberland Ost ausgearbeitet und vom Bund genehmigt. Das Projekt musste in das regionale Verkehrs- und Siedlungskonzept integriert werden. Zudem mussten die verschiedenen Ämter²⁷ des Kantons prüfen, ob das «V-Bahn-Projekt» dem Umweltschutzgesetz und den Vorschriften des Natur- und Heimatschutzes

²² Salamin, 2019

²³ Das 3-Seil-System besteht aus zwei fest verankerten und vollverschlossenen Tragseilen als Fahrbahn und einem umlaufenden Zugseil (Beschreibung Doppelmayr/Garaventa Gruppe).

²⁴ Zurschmieden, 2019

²⁵ Setzt fest, welche Gebiete zur Überbauung geeignet sind. Er unterscheidet auch die verschiedenen Zonen (Wohnen, Gewerbe etc.).

²⁶ Zurbrügg, 14.10.2014

²⁷ Amt für Wasser und Abfall, Tiefbauamt des Kanton Bern, Amt für Wald Abteilung Naturgefahren, Amt für Wald (Waldrecht), Immissionsschutz, Archäologischer Dienst des Kanton Berns, Amt für Kultur und Denkmalpflege, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Gebäudeversicherung des Kanton Bern, Amt für Umweltkoordination und Energie, Tourismus und Regionalentwicklung und die Fachstelle für hindernisfreies Bauen

(Natur-, Ortsbild- und Landschaftsschutz), des Gewässerschutzes, der Walderhaltung und der Jagd und Fischerei entspricht. Diese Prüfung ist die Grundlage für den Bund, welcher aufgrund dieser Ergebnisse entscheidet, ob er die Bewilligung erteilt.²⁸

Da die Zonenänderungen und die Überbauungsordnungen in der Gemeinde Grindelwald angenommen wurden, der Kanton nach Bearbeitungen und Verhandlungen eine positive Stellungnahme abgab, die Einsprecher und die Jungfrau Holding AG sich einigen konnten und die Finanzierung gesichert war, stand der Konzessionserteilung nichts mehr im Weg. Denn das Interesse der Gemeinde, des Kantons und des Bundes an diesem Projekt war gross. Wirtschaftlich verspricht es einen langfristigen Aufschwung für den Standort Grindelwald und die Region, mehr Steuereinnahmen für den Kanton Bern und eine Aufwertung des Standorts Schweiz im globalen touristischen Wettbewerb.²⁹

Einsprachen: Argumente und Erfolge

In der Hoffnung auf frühzeitige Kompromisse war die Stiftung Landschaftsschutz (SL)³⁰ seit Beginn in die Planung der neuen Bahn einbezogen. Schliesslich waren sich alle Beteiligten bewusst, dass einige Gebiete bereits geschützt sind. Das hatte unter anderem dazu geführt, dass das ursprüngliche Y-Projekt verworfen wurde, das durch ökologisch wertvolle Mooregebiete geführt hätte. So wurde Plan B, «das V-Projekt», entworfen.³¹

Die projektierte «V-Bahn»-Sektion Eigergletscher führt an einem Hang beziehungsweise Felsprofil des Eigers vorbei. Die SL beanstandete, das Bahnprojekt beschädige die alpine Landschaft optisch. Die Stützen der Luftseilbahn, welche eine Höhe von bis zu 66 Metern hatten, würden die freie, naturbezogene Sicht auf den Eiger, unter anderem vom Aussichtspunkt der Kleinen Scheidegg,

²⁸ Grindelwald, 2013

²⁹ Salamin, 2019

³⁰ Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz wurde 1970 von der Naturschutzorganisation Pro Natura, vom Schweizer Heimatschutz, der schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (heute Espace Suisse), dem Schweizer Alpen-Club SAC und dem Schweizer Tourismus-Verband STV gegründet. Die Stiftung Landschaftsschutz setzt sich für den Schutz, die Pflege und die Aufwertung der Landschaften in der Schweiz ein.

³¹ Rodewald, 2019

beeinträchtigen.³² Die «V-Bahn» ist für die SL ein weiterer Eingriff in die Alpenwelt. Sie befürchtete, dass grünes Licht für die Eigergletscher-Bahn ein folgenreicheres Präjudiz für weitere Bauprojekte im Jungfraugebiet sein könnte. Diese Sorge ist in den Jahren seither nicht geringer geworden, denn das Ziel der Jungfrauabahn Holding AG lautete zunächst, mit der «V-Bahn» mindestens 900 000 Besucher in das Gebiet zu transportieren. Das Ziel wurde inzwischen ohne die «V-Bahn» längst erreicht. Weiter befürchteten die Landschaftsschützer, dass nebst Bahnen weitere Infrastrukturen auch auf dem Gletscher selbst folgen. Für den Landschaftsschutz ist die «V-Bahn» keine Pionierarbeit wie die Jungfraujochbahn. Das Projekt erweitere die Kapazitäten und verkürze die jetzige Reisezeit, die lediglich den fragwürdigen Massentourismus mit folgenreichen Eingriffen in die Natur und besonders in das Landschaftsbild fördere. Nachdem das Projekt «V-Bahn» öffentlich im Amtsblatt aufgelegt wurde, reichte die SL beim UVEK³³ Einsprache ein. Eine Einsprache gegen ein Seilbahn- oder Eisenbahnprojekt erfolgt direkt auf Bundesebene, da der Bund die gesetzliche Bewilligung, die Konzession, für die Bahn erteilen muss.

Die Einsprache wurde vom Regierungsstatthalteramt Interlaken-Oberhasli geprüft und der Klage Gehör gegeben. In der Folge wurden weitere Gutachten unter anderem von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingefordert.³⁴

Aus ähnlichen Gründen wie die SL erhob auch Pro Natura Einsprache. «Im Vordergrund standen die landschaftlichen Auswirkungen des Eigereexpress mit seinen hohen Stützen und der Linienführung vor der Eigernordwand. Nach unserer Ansicht ist damit eine schwere Beeinträchtigung des BLN-Objekts Berner Hochalpen und Aletsch-Bietschhorn-Gebiet und der Eigernordwand als Ikone der Schweizer Alpen verbunden.»³⁵

SL und Pro Natura sind einspracheberechtigt, da sie schweizweit tätig sind. Sie forderten dieselben Ausgleichsmassnahmen und konnten diese auch gemeinsam durchsetzen. Als ökologische Ausgleichsmassnahme wurden zum Beispiel zusätzliche Weiher angelegt für Libellen und andere Tierarten, die unter Druck sind. Weiter wurde die Höhe der Seilbahn-Stützen Nr. 6 und 7 reduziert und

³² Häfliger, 2017

³³ Bundesamt für Verkehr, Umwelt, Energie und Kommunikation

³⁴ Dietrich, 2019

³⁵ Ryser, 2019

die Gondeln möglichst unauffällig gefärbt. Zur Diskussion stand auch ein minimaler Abstand zwischen den Gondeln, der selbst bei grösserem Andrang nicht unterschritten werden sollte.

Die Einsprachen wurden schliesslich zurückgezogen, weil einige Massnahmen für eine etwas umweltfreundlichere Bahn durchgesetzt werden konnten. Auch drängte der Berner Regierungsrat auf ein Einlenken, und es fehlten zudem die finanziellen Mittel für weitere rechtliche Auseinandersetzungen wie den Gang vor das Bundesgericht,³⁶ dessen Erfolgsaussichten als gering beurteilt wurden.

Private können Einsprache erheben, wenn sie von einem Projekt direkt betroffen sind. In diesem Fall tangiert das Projekt die Rechte von lokalen Grundeigentümern und Betrieben. Die privaten Einsprecher argumentierten aber auch ganz grundsätzlich, dass das Projekt die Entwicklung des Tourismus und damit die Lebensqualität und die wirtschaftliche Existenzgrundlage der ansässigen Bevölkerung beeinflusst. Sie befürchteten, das Projekt sei kontraproduktiv für die touristische und gesellschaftliche Entwicklung der Gemeinden, weil es den Massentourismus fördert auf Kosten eines massvollen Tourismus, der die Qualität in den Vordergrund stellt.

Auch die privaten Einsprecher verzichteten auf den Weiterzug vor Gericht – aus Kostengründen, wegen der Aussichtslosigkeit und wegen des Drucks, der auf die Familien ausgeübt wurde. In jahrelangen Verhandlungen hatten sie Kompromisse ausgehandelt: Gemeinnützige Organisationen erhielten Spendengelder von der Jungfrauabahn Holding AG; der Abend- und Nachtfahrplan der Gondeln wurde reduziert, der Fahrplan der bestehenden Wengernalpbahn WAB gesichert (was sowohl für die Bevölkerung als auch für den Tourismus von Lauterbrunnen und Wengen von Bedeutung ist) und das Snowpenair³⁷ wird zur Entlastung der Region seit 2021 nicht mehr durchgeführt.

Die Antworten der Einsprecher auf die hypothetische Frage:

Sollte bei einer heutigen Zahnradbahn Einsprache erhoben werden?

Für die Stiftung Landschaftsschutz wäre die ausschlaggebende Frage, ob andere Berggipfel wie das Wetterhorn bereits erschlossen wären; wenn ja, wäre die Jungfrauochbahn für sie unvorstellbar. Ihr Ziel ist es, den «Gipfeltourismus» möglichst in Grenzen zu halten, damit das Landschaftsbild erhalten

³⁶ Rodewald, 2019

³⁷ OpenAir Konzert auf der Kleinen Scheidegg

werden kann. Die Frage wäre auch, ob eine Zahnradbahn im 21. Jahrhundert eine Innovation sein könnte, die Bahn bis zur Kleinen Scheidegg bereits gebaut wäre und ob die Flüge aus dem Szenario eingestellt würden. Wenn ja, würde der Landschaftsschutz an der Idee Gefallen finden. Denn die Zahnradbahn wäre dann einzigartig, somit kulturell wertvoll und nachhaltig, da sie etwas Spezielles und Innovatives darstellen würde. Aus Sicht der Landschaftsschützer wären die Tunnelbauten problematisch, da diese als Folge des Ausbruchsmaterials Eingriffe in die Hänge verursachen würden. Dies sei auch das Problem bei der «V-Bahn», erläutert SL-Geschäftsführer Raimund Rodewald. Die Frage der Innovation und der Pionierleistung sind für die SL zentrale Punkte. Denn die Interaktion von Natur und Mensch muss von hoher Qualität sein.³⁸ Auch die privaten Einsprecher äusserten sich positiv zu einer echten Pioniertat wie dem Jungfraubahnbau. Sie stehen damit nach wie vor hinter der Haltung ihrer Vorfahren, die seinerzeit auch nicht gegen die Jungfraubahn waren.

Eine Bahn auf die Jungfrau: Gescheiterte Projekte und erste Konzessionen

Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es die ersten Ideen einer Bahn aufs Jungfraujoch. Diese sollte die beiden Kurorte Zermatt und Interlaken mit einem pneumatischen System³⁹ verbinden. Die führenden Ingenieure glaubten damals, eine Zahnradbahn könne die Steigungen zwischen 30 und 98 Prozent nicht überwinden.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es gleich zwei Konzessionsgesuche für eine Bahn auf die Jungfrauspitze. Das Projekt von Maurice Köchlin führte von Lauterbrunnen-Stechelberg zum Jungfraugipfel. Mit einer Zahnradbahn wollte man den Gipfel erreichen. Alexander Trautweiler wollte von Stegmatten (Stechelberg-Lauterbrunnen) mit vier voneinander unabhängigen Drahtseilbahnen den Gipfel der Jungfrau erreichen. Nachdem das Projekt die Konzession erhalten hatte, fehlten die finanziellen Mittel für den Bau.⁴⁰

³⁸ Rodewald, 2019

³⁹ Pneumatisches Bahnsystem: Bahnwagen wird in einem engen Tunnel durch Druckluft bewegt.

⁴⁰ Moser 1997, S. 30.

Gutachten zu gesundheitlichen Risiken

Der Ständerat verlangte vor der Vergabe der Konzession eine Expertise zu medizinischen Fragen. Die Folgen eines rasanten Aufstieges mit einer Bahn waren ungeklärt. Deshalb ist dem Konzessionstext ein entsprechender Artikel⁴¹ hinzugefügt worden. Der Bundesrat durfte die Genehmigung für den Abschnitt Stechelberg-Jungfrau erst erteilen, wenn nachgewiesen sei, dass die Bahn die Gesundheit der Passagiere nicht beeinträchtigt. Diverse Gutachten, die Köchlin und Trautweiler haben erstellen lassen, fielen negativ aus. Der zu schnelle Anstieg würde sich erheblich⁴² auf die Gesundheit auswirken, lautete die Diagnose von Dr. Hugo Kronecker.

Emil Strub und Hans Studer haben sich am Projekt einer Eigerbahn versucht. Diese Zahnradbahn hätte eine geringere Höhendifferenz überwinden müssen als diejenige auf die Jungfrauspitze, wovon man sich Kosteneinsparungen versprach. Das Projekt von Guyer-Zeller wurde in der gleichen Zeitspanne «salonfähig», es kam zum Konkurrenzkampf, da sowohl die Eigerbahn als auch die Jungfraubahn von der Kleinen Scheidegg starten wollten. Obwohl die Eigerbahn schon im Besitz der Konzession war, wurde Guyer-Zellers Vorhaben favorisiert, da die elektrische Jungfraubahn das grössere Geschäft versprach und mit seinen Innovationen Aussicht auf Realisierung⁴³ hatte.⁴⁴

Das Vorhaben von Guyer-Zeller

1893 wurde die Wengernalpbahn in Betrieb genommen. Sie verbindet die beiden Lütschinentäler mit der Kleinen Scheidegg, die nach den Plänen von Guyer-Zeller der Ausgangspunkt seiner Jungfraubahn sein sollte. Dadurch sparte er gegenüber Projekten, die Lauterbrunnen als Start vorgesehen hatten, 1300 Höhenmeter ein. Guyer-Zellers Zahnradbahn fährt von der Wengernalp zuerst in östlicher und dann in südlicher Richtung in den geplanten Tunnel um das Eigermassiv bis zur Station Eiger. Erst von der Station Eiger folgt die Bahn

⁴¹ Bundesbeschluss betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau, 1891

⁴² Hitze, erhöhter Puls, Herzklopfen, Atemnot, Verdauungsstörungen, Appetitlosigkeit, Schlafsucht, Schwächeanfälle, Ohrensausen

⁴³ Die elektrifizierte Bahn, die Guyer-Zeller plante, kannte man bis dahin nur vom Mont Salève.

⁴⁴ Berichterstatter, 1896



Der Eigerexpress im Gebiet Brandegg (Foto: Sibylle Hunziker)

einer geraden Linie, wieder durch einen Tunnel, unter dem Nachbarberg Mönch zur Station Aletsch-Guggi (Jungfraujoch). Anschliessend schlängelt sich die Bahn hoch zum Gipfel. Von dort aus war ein Aufzug in Planung, der die Passagiere senkrecht zur Spitze der Jungfrau gebracht hätte. Die Linienführung war ähnlich wie die der vorgängigen Projekte. Aber der Unterschied war der Antrieb: Adolf Guyer-Zeller plante eine elektrische Zahnradbahn.⁴⁵ Sie versprach eine Kostenersparnis gegenüber den teuren pneumatischen Systemen und damit einen tiefen Fahrpreis.⁴⁶

Bewilligungsverfahren Jungfraubahn

Guyer-Zeller reichte das Konzessionsgesuch für die Jungfraubahn am 20. Dezember 1893 beim damaligen eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ein. Ähnlich wie heute gab es ein Plangenehmigungsverfahren. Das Projekt wurde öffentlich aufgelegt, und öffentliche Organisationen konnten Einsprache einreichen. Doch während damals die Bundesversammlung, das

⁴⁵ Weitere Vorteile gegenüber des Dampfbetriebs waren: «1. Ein günstigeres Verhältnis der Nutzlast zum toten Gewicht. 2. Eine ruhigere und rauchlose Fahrt (besonders wichtig in den langen Tunnels). 3. Ein sicherer Zahneingriff infolge der rotierenden Übertragung der Zugkräfte auf die Räder des Fahrzeuges. 4. Eine geringere Wartung und Unterhalt der Fahrzeuge» (Moser, 1997).

⁴⁶ Bundesarchiv, Konzession, Planaufgabe, Finanzierung, 1898–1912

Departement für Post- und Eisenbahnangelegenheiten und der Regierungsrat damals über das Projekt beschlossen,⁴⁷ bestimmen heute fast ausschliesslich die Bundesämter und die kantonalen Behörden anhand der wesentlich dichteren gesetzlichen Regelungen.

Adolf Guyer-Zellers Gesuch enthielt die folgenden Punkte:⁴⁸

- Längenprofil und Seitenprofil der Bahnlinie
- Ein allgemeiner Bericht, der die Absicht der Bahn und die Linienführung enthielt
- Technische Bedenken:⁴⁹
 - Trassenführung, «glücklich» gewählt oder nicht, Steigung?
 - Wurden die Zwischenstationen strategisch sinnvoll ausgewählt?
 - Würde die Witterung die Fahrten einschränken?
 - Ist es möglich, einen Tunnel zu bauen auf dieser Höhe?
- Weiter lag ein Bericht über die ästhetischen Bedenken bei:⁵⁰ Wie heute lauteten die Fragen, ob die Bahn dem Berg seine Würde nähme und ihn nicht entstellen würde.
- Auch ein Bericht über die finanziellen Bedenken wurde beigelegt: Ob die Bahn so rentabel sei wie die Konzessionäre sie anpriesen?
- Neben diesen Bedenken gab es diverse Gutachten zur Gesundheit und zur geologischen Situation. Damals war man sich nicht im Klaren, welche Auswirkungen die Höhe von über 3000 Metern auf den menschlichen Organismus haben könnte. 1890 wurde vom Bundesrat eine Kommission zusammengestellt, die den Zweck hatte, Gutachten zur Bergkrankheit zu erstellen. Diese riet dem Bundesrat ab, eine Konzession zu erteilen, solange es keine Bestätigung gäbe, dass die Höhe dem menschlichen Organismus nicht schade. Aus diesem Grund vergab der Bundesrat die Konzession für die Detailpläne der Strecke nach der Station Eiger erst, nachdem sichergestellt worden war, dass die Bedrohung für die Gesundheit nicht vorhanden war. Dies

⁴⁷ Berichterstatter, 1896

⁴⁸ Berichterstatter, 1896

⁴⁹ E. Froté, 1909, und F. Hennings. 1897

⁵⁰ Eidgenossenschaft B. d., Bundesbeschluss betreffend Konzession einer Eisenbahn von der kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch auf den Gipfel der Jungfrau, 1894

tat der Konzessionär mit detailreichen Gutachten von namhaften Medizinnern, wie zum Beispiel Prof. Dr. P. Regnard, der anhand von Versuchen mit Meerschweinchen feststellte, dass die Höhe keine Gefahr darstelle. Auch äusserte sich Kapitän Spelterini⁵¹, dass diese Angst unbegründet sei, er selbst sei schon mit Passagieren mit dem Heissluftballon über 4000 Höhenmeter geflogen und alle seien wohlauf geblieben. Während die Gesundheit der grösste Knackpunkt der Konzessionsvergabe war, fielen der technische Bericht, die ästhetischen Bedenken und der Finanzierungsplan positiv aus. Die Technik war auf dem neusten Stand und wurde von den Ingenieuren als technisch ausführbar erachtet. Ästhetisch stand laut dem Gutachten dem Projekt auch nichts im Wege, da die Bahn in einem Tunnel geführt werde, der von aussen nicht sichtbar sei. So verlöre die Jungfrau nicht an Reiz. Auch bei Kletterern komme es vor, dass sie die Anmut der Berge nicht schätzen, sondern sie lediglich als Sportgeräte ansehen würden. Ausserdem sei die Idee, dass man die Berge nur durch sportliche Leistung erklimmen dürfe, «pfahlbauerisches Gedankengut». Man solle es jedermann ermöglichen, die Anmut des Dreigestirns Eiger, Mönch und Jungfrau zu betrachten.⁵²

Bundesrat ist überzeugt

Nach der Prüfung des Eisenbahndepartements auf Vollständigkeit wurde das Dossier dem Bundesrat zur Behandlung vorgelegt. Die Landesregierung stimmte dem Projekt zu. Da zuvor Köchlin und Trautweiler ebenfalls eine Konzession für ein Jungfrau-Projekt erhalten hatten, sprach nichts gegen das in vielen Punkten bessere Projekt von Guyer-Zeller. Zudem hatte es den Vorteil, dass die Wengernalpbahn quasi als Zubringerbahn bereits in Betrieb war. Dies ermöglichte dem Projekt von Guyer-Zeller enorme Kostenersparnisse. Im Gegensatz zur Konkurrenz konnte er tiefere Dividenden ansetzen und somit schneller höhere Erträge erzielen. Der Bundesrat gab das Dossier mit der Empfehlung für eine Zusage weiter an die Bundesversammlung.⁵³

⁵¹ Eduard Spelterini, 1852 bis 1931, Schweizer Luftfahrtpionier, Ballonkapitän und Fotograf

⁵² Moser, P. (1997). «So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht» – Projektierung und Bau der Jungfraubahn. Zürich: Chronos Verlag, S. 35–40.

⁵³ Moser 1997, S. 45.

Landschaftsschutz und Arbeitsplätze

Vereine wie Pro Natura und Stiftungen wie Landschaftsschutz Schweiz gab es im 19. Jahrhundert noch nicht. Doch einige Anliegen, die heute von diesen Organisationen vertreten werden, wurden damals von Ständeräten vertreten. Sie waren der Meinung, dass die Bahn die Landschaft des Berner Oberlandes verschandeln würde und man dieses wunderbare Naturgebilde nicht geldgierigen Investoren überlassen und mit Touristen überfluten dürfe. Doch der Ständerat stimmte dem Vorhaben mehrheitlich zu. Nach dieser Zustimmung wurde das Projekt an die Eisenbahnkommission des Nationalrates weitergereicht, und auch diese konnte dem Vorhaben mehrheitlich ihre Zusage zusichern. Im Nationalrat wurde Guyer-Zellers Projekt mit den früheren Projekten verglichen und als besser befunden. Es wurde erkannt, dass die Stimmung der Bevölkerung des Berner Oberlandes sich ins Positive gewandelt hatte, obwohl zuvor die Angst vorherrschte, dass Berufe wie Träger und Führer verloren gehen könnten. Den Menschen wurde bewusst, dass das Bahnprojekt neue Arbeitsplätze schaffen würde.⁵⁴

Wissenschaftlicher Anspruch

Im Weiteren begrüßte der Nationalrat das Engagement der Bahnbauer für die Wissenschaft. Guyer-Zeller beabsichtigte, ein Observatorium zu errichten, damit die Bergwelt weiter erforscht werden konnte. Zusätzlich interessierte die Geologie, weil zu jener Zeit kein vergleichbarer Tunnelbau existierte.⁵⁵

Grünes Licht für Guyer-Zeller

Das Projekt bot viele technische Vorzüge und führte zu wenig Bedenken. Der Bau einer Zahnradbahn war bereits bekannt von der Rigibahn, die 25 Jahre vorher gebaut worden war. Das Unternehmen machte einen soliden Eindruck mit glaubwürdigen Renditeaussichten, nicht zuletzt wegen fehlender Konkurrenz im Jungfrau-Gebiet. Natürlich spielte auch der Stolz ein wenig mit. Die Schweiz war zu jener Zeit führend in der Eisenbahntechnologie und die Jungfraubahn stellte ein weiteres Prestigeobjekt im internationalen Wettbewerb dar. Aus diesen Gründen stimmte auch der Nationalrat dem Vorhaben zu und

⁵⁴ Bundesarchiv, Sammlung Jungfraubahn allgemeines, 1899–1940

⁵⁵ Berichterstatte, 1896

die Konzession wurde am 21. Dezember 1894 unter den folgenden Bedingungen erteilt:⁵⁶

- Art 1: Die Konzessionsdauer betrug 80 Jahre.
- Art 4: «Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiterer Ausschüsse muss aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.»
- Art 5: «Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.»
- «Innert 6 Monaten nach erteilter Plangenehmigung ist der Start für die Erstellung der Bahn zu lancieren.»
- Art. 8: «Die Bahn wird als Zahnradbahn für den elektrischen Betrieb erstellt.»
- (...) «Das Terrain auf dem Gipfel der Jungfrau, soweit es nicht für die Bahnanlage notwendigerweise in Anspruch genommen werden muss, darf niemals Gegenstand von Expropriationen⁵⁷ durch die Gesellschaft werden.»
- «Zudem muss sich die Gesellschaft dem Transportreglement unterziehen. Der Bundesrat darf fortlaufend Änderungen treffen, wenn sie der Sicherheit dienen.»
- «Die Bahn darf für die Hin- und Talfahrt eine Taxe von Fr. 45 verlangen.»
- «Der Bund oder die Kantone Bern und Wallis dürfen die Bahn ab dem Jahre 1915 zurückkaufen.»

Gemeinde, Kanton und Bund

Damals musste die Bundesversammlung das gesamte Bauprojekt genehmigen. Das damalige Departement für Post und Eisenbahnen kümmerte sich um einen reibungslosen Ablauf und um fehlerfreie Dossiers. Das eidgenössische Departement musste diverse Änderungen überprüfen und annehmen, zum Beispiel Restaurationen, Sicherung der Tunnels und Kontrollen wie Längenvermessungen. Der Regierungsrat vertrat die Interessen des Kantons und gab zu kleineren Teilprojekten seine Zustimmung, zum Beispiel bei der Wasserversorgung. Auch über die Sprengungen mit Dynamit entschied der Kanton. Das

⁵⁶ Bundesarchiv, Konzession, Planaufgabe, Finanzierung, 1898–1912

⁵⁷ Enteignung



Eigernordwand und Eigerexpress (Foto: Sibylle Hunziker)

Post- und Eisenbahndepartement gab den jeweiligen kantonalen Zusagen noch den «abschliessenden Stempel», genehmigte die administrativen Unterlagen und wurde fortlaufend über Änderungen und Unfälle informiert. Bei Ungereimtheiten beim Tunnelbau oder bei Unfällen musste der Bund einschreiten und allenfalls neue Pläne genehmigen. Die Gutachten und Pläne wurden wie bei der «V-Bahn» diversen Fachstellen⁵⁸ unterbreitet, die ihre Stellungnahme dazu abgaben und sie an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement weiterreichten.⁵⁹

⁵⁸ Technisches Inspektorat, Tarif- und Transportwesen, Bauinspektorat, eidgenössisches Amt für Verkehr

⁵⁹ Kommission, 1895–1896

Vergleich der Bewilligungsverfahren

Verfahrensgegenstand	Projekte	
	«V-Bahn»	Jungfraujochbahn
Dauer bis zur Konzessionsvergabe?	6 Jahre	1 Jahr, danach diverse zusätzliche Bewilligungen während des Baus
Zuständigkeit für die Konzessionserteilung?	Das BAV	Die Bundesversammlung
Hatten der Kanton und die Gemeinden sowie Privatpersonen Mitspracherechte?	Ja, der Kanton und seine Fachstellen Ja, die Gemeindeversammlung, berechnigte Organisationen sowie betroffene Privatpersonen	Das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement musste das Administrative genehmigen und erledigen, damit der Bundesrat es nur noch absegnen konnte. Der Regierungsrat prüfte die Pläne für die Station Eigerwand-Eismeer.
Rechte/Raumplanung: Notwendige Massnahmen für den Bau im Bereich Landnutzung?	Änderung Zonen- und Nutzungsplan, Grundstücke kaufen oder enteignen	Wasserrechte und Grundstücke kaufen oder enteignen
Fragen des Natur-, Heimat- und Umweltschutzes	Diverse Gutachten zur Umweltverträglichkeit Zu berücksichtigende Gesetze in den Bereichen Umweltverträglichkeit, Entsorgung, Biodiversität	Ästhetische Bedenken und Gutachten zu den Auswirkungen auf den menschlichen Organismus
Einsprachen	Öffentliche Organisationen sowie betroffene Privatpersonen konnten während 30 Tagen im Rahmen der öffentlichen Auflage bei der Gemeinde Einsprache erheben.	Öffentliche Organisationen wie Gemeinden usw. durften während der Auflage im öffentlichen Interesse ⁶⁰ Einsprache erheben.

Verfahren

Der markanteste Unterschied zwischen «Damals» und «Heute» ist wohl die Dauer des Verfahrens. Der Grund dafür ist, dass die Verfahren umfassender und komplizierter geworden sind. Mehr Fachstellen, Organisationen, Privatpersonen und Gemeinden können sich einbringen. Der Umfang des Konzessionsgesuches von Guyer-Zeller war viel kleiner als jenes der «V-Bahn». Guyer-

⁶⁰ Unbestimmter Rechtsbegriff

Zeller erhielt damals für das Bauprojekt eine Art Teil-Konzession, das heisst, er konnte mit den Bauarbeiten rasch beginnen, musste aber fortlaufend Änderungen und neue Abschnitte, die er bauen wollte, im Detail bewilligen lassen.

Einsprachemöglichkeiten

Heute können Privatpersonen und Eigentümer wie Korporationen, die vom Bauprojekt betroffen sind, sowie jede nationale Schutzorganisation Einsprache erheben. Dies verlangsamt den gesamten Prozess des Bewilligungsverfahrens. Damals konnten nur Körperschaften im «öffentlichen Interesse» Klage erheben, wie zum Beispiel eine Gemeinde.

Finanzierung

Als Guyer-Zeller die Konzession für die Jungfraubahn erhielt, war seine Finanzierung noch nicht vollständig gesichert. Er hatte dem Bundesrat einen Kostenvoranschlag vorgelegt. Nach der Konzessionsvergabe ging er auf die Suche nach Investoren, und während des Baus mussten den Behörden immer wieder neue Kostenpläne vorgelegt werden, da einige Abschnitte wie die Strecke Eigerwand-Eismeer erst später bewilligt wurden. Heute muss die komplette Finanzierung ab Beginn gesichert sein. Früher kam es häufig vor, dass Unternehmen während des Baus in Konkurs gingen.

Raumplanung

Anders als heute mussten die Gemeinden nicht über Nutzungsplanänderungen abstimmen. Die Parzellen waren einer Bau- oder Nichtbauzone zugeordnet. Man war einfach zufrieden, dass eine Bahn gebaut wurde und das Tal somit einen Aufschwung erlebte.

Zugleich gab es noch keine Schutzgebiete des Bundes oder gar ein UNESCO-Welterbe, das die Jungfrauregion speziell geschützt hätte.

Gesetzgebung

Heute regeln diverse Gesetze, dass eine Bahn oder allgemein ein Transportmittel umweltverträglich sein muss. Im 19. und frühen 20. Jahrhundert war dies nicht der Fall. Man hatte Bedenken bezüglich der Gesundheit und wollte die Ästhetik der Landschaft nicht zerstören, jedoch war der Schutz der Tiere und der Natur gesetzlich nicht verankert.

Heute muss jedes Unternehmen, das einen öffentlichen Transport anbietet, auf Behindertengerechtigkeit achten. Damals wurde diese Minderheit nicht beachtet und dementsprechend gab es keine Vorschriften dazu.

Zuständigkeiten

Heute entscheiden Verwaltungsstellen und nicht die Bundesversammlung über Grossprojekte. Die Leitbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) aus dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Das BAV fungierte gleichzeitig auch als Aufsichtsbehörde⁶¹ im Verfahren der «V-Bahn».

Teilprojekte

Anders als heute wurde der Jungfrauochbahn nur die Genehmigung für den Bau und den Betrieb der Bahn gegeben, Hotels und Restaurants waren nicht Gegenstand des Bewilligungsverfahrens. Die «V-Bahn» hingegen darf in den Betriebsgebäuden Geschäfte und Restaurants errichten lassen. Diese Nebenutzungen erfordern eine kantonale Bewilligung.

Übereinstimmungen

Wie beim damaligen Verfahren entscheidet auch heute noch der Bund über das Konzessionsgesuch und das Plangenehmigungsverfahren. Denn bereits seit der Revision des Eisenbahngesetzes 1872 war die Konzessionsvergabe für Bahnen nicht mehr Sache der Kantone, sondern des Bundes; den Kantonen wurde nur noch das Mitsprache- und Anhörungsrecht zugesichert.

Simulation

Die Simulation soll Aufschluss geben, ob das Projekt Zahnradbahn auf das Jungfrauoch heute bewilligt würde. Die Simulation geht von folgendem Szenario aus: Das Zahnradbahn-Projekt von Guyer-Zeller ist Ende des 19. Jahrhunderts an der Finanzierung gescheitert, lediglich die Station Eigergletscher wurde gebaut. Die Zahnradbahnen von Grindelwald und Lauterbrunnen auf die Kleine Scheidegg sind wie heute in Betrieb. Vom Projekt Guyer-Zeller ist nur die Erwähnung im Inventar der historischen Verkehrswege als «fiktive Bergbahn» geblieben. Auch die Bahn auf das Wetterhorn hatte keine Chance und

⁶¹ Betriebskontrollen, Aufsicht bei Plangenehmigungsverfahren, Konzession und der Bewilligung zur Tragfähigkeit (König, 2019)

Bahnen wurden schon früh Bundessache

Unter dem Eisenbahngesetz von 1852 hatten die privaten Bahngesellschaften sehr viel Macht, der Bund und die Kantone konnten wenig zu den Projekten und Bauten beitragen, ausser bei der Verletzung militärischer Interessen. Die Idee hinter den lockeren Bedingungen des Gesetzes von 1852 war, den Eisenbahnbauern Landkäufe oder Enteignungen zu erleichtern, denn der schweizerischen Politik wurde klar, wie zukunftsweisend die Eisenbahn sein würde. Aus dieser lockeren Politik entstanden unter anderem die Schweizerische Centralbahngesellschaft⁶² und die Schweizerische Nordostbahngesellschaft.⁶³ Doch das Linien- und Streckennetz war nicht sinnvoll aufgebaut, und viele Eisenbahngesellschaften gingen bankrott. Deshalb, und wegen mangelnder Sicherheit und der Häufung schwerer Unfälle entschieden sich der National- und Ständerat, die Gesetze strenger zu gestalten und das Eisenbahngesetz 1872 zu revidieren. Der Bund soll über die Personenbeförderung entscheiden und mit Blick auf das Ganze stärker vereinheitlichen können. Nach der Revision des Gesetzes war das Plangenehmigungsverfahren ähnlich wie heute: Ein Projekt wurde aufgelegt, die Behörden auf Bundesebene, der Bundesrat und der Regierungsrat – heute zusätzlich die kantonalen Behörden –, nahmen Stellung dazu und genehmigten die Pläne.

es wurde nur die erste Sektion in Betrieb genommen. Die fehlende Erschliessung der Gletscherwelt hatte zur Folge, dass Grindelwald weniger stark wuchs. Der wirtschaftliche Druck rief nach Aktivität. Deshalb werden ab Reichenbach im Kandertal und Belp Flüge auf die Gletscher mit Helikoptern und Flächenflugzeugen angeboten.

Die Jungfraujochbahn Holding AG betreibt seit den 70er Jahren ab Grindelwald die Jungfrau Air. Zusammen mit Bergführern aus Grindelwald werden mit Grossraumhelikoptern die wachsenden Touristenmassen auf die Gletscher geflogen. Auf dem Jungfraujoch befindet sich ein gut ausgebautes Berghaus, welches zusammen mit der Mönchjochhütte Ausgangspunkt für Hochalpin- und Skitouren ermöglicht.

Das Hotel auf der Kleinen Scheidegg handelte ebenfalls und bietet Helikopterflüge ab dem Rotsteckli an.

Zudem werden ab Lauterbrunnen und Gsteigwiler Helikopterflüge angeboten. Auf dem Jungfraujoch entstehen immer wieder Wartezeiten, um die Touristen

⁶² Die Linien Basel–Olten–Luzern, Basel–Bern–Thun und Basel–Biel (Moser, 1997)

⁶³ Strecken Zürich–Romanshorn, Winterthur–Schaffhausen, Baden–Koblenz (Moser, 1997)



Simulation: Flugstrecken von Belp, Reichenbach im Kandertal, Gsteigwiler, Lauterbrunnen, Grindelwald und vom Rotsteckli aufs Jungfraujoch – mitten ins geschützte BLN-Gebiet Bietschhorn-Aletsch. (Grundlage: Karte 1:500 000, ©swisstopo)

auf- und abladen zu können. Der stark zunehmende Fluglärm führte bereits in den 90er Jahre dazu, dass die Helikopterflugzeiten (nur werktags 09.00 bis 12.00 Uhr und 13.30 bis 17.00 Uhr) und die Anzahl Flugbewegungen (zuletzt auf 50 000 pro Jahr; durchschnittlich 185 Flüge bei ungefähr 270 Flugtagen) aufs Joch eingeschränkt werden mussten. Bei durchschnittlich zehn Passagieren pro Flug können jährlich maximal eine halbe Million Personen aufs Joch befördert werden.

Die Situation ist für alle Beteiligten nicht zufriedenstellend, auch für die Jungfrau Holding AG nicht, weil schlechtes Wetter oft dazu führt, dass sich die Touristen mit weniger attraktiven Ausflugszielen begnügen müssen. Die Folge sind unzufriedene Gäste und Schwierigkeiten mit Reiseunternehmen, was sich negativ auf den Geschäftsgang der Jungfraubahn Holding AG auswirkt. Deshalb lancieren das Bahnunternehmen, weitere Leistungserbringer und Tourismusfachleute im Jahr 2015 die Idee von Adolf Guyer-Zeller neu. Das Projekt der «V-Bahn» wird gestoppt, jedoch wird sie in der vorliegenden Simulation berücksichtigt, um die Unterschiede im Bewilligungsverfahren aufzeigen zu können.

Anders als im 19. Jahrhundert muss heute der Investor einen glaubwürdigen Finanzierungsplan vorlegen, damit es nicht wie damals zu einer plötzlichen Konkursanmeldung kommt. Die Finanzierung ist die Voraussetzung für den Beginn des Bewilligungsverfahrens. Guyer-Zeller konnte für den Bau seiner Zahnradbahn dem Bund keine gesicherte Finanzierung vorweisen.

Wenn das Projekt heute einen guten Businessplan vorweist, werden Banken und weitere Investoren wahrscheinlich Kredite beziehungsweise Investitionskapital sprechen.

Aus Haftungsgründen und zur Kapitalbeschaffung wird eine Aktiengesellschaft gegründet. Einerseits haftet nur das Gesellschaftsvermögen bei Insolvenz und andererseits steht schon ein Betrag von CHF 100 000.– für das Eigenkapital zur Verfügung.

Zuerst einmal muss der Investor abklären, ob es überhaupt möglich ist, in diesem Gelände eine Zahnradbahn, also eine Schienenbahn, zu bauen. Bereits hier kann der Investor einen Fachjuristen herbeiziehen, der mit Ingenieuren und Umweltbüros zusammenarbeitet. Im Gegensatz zu einer Seilbahn muss die Nutzungszonenänderung nicht von der Gemeinde, der Regionalkonferenz und dem Kanton bestätigt werden, sondern vom Bund. Da eine Eisenbahn unter die Zuständigkeit des Bundes fällt, kann der Bund dies ohne weitere Zustimmungsinstanzen ausführen.

Möglicherweise müssten Zonen umgezont werden, damit gebaut werden kann. Diese Umzonung darf kein Kulturland zerstückeln und die natürlichen Lebensgrundlagen (Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft) für Bevölkerung und Natur nicht bedrohlich schädigen.⁶⁴

Dennoch sollte es möglich sein, im Einklang mit dem Raumplanungsgesetz die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu bilden (Art. 1 RPG⁶⁵ und Art. 15 RPG). Hier stellt sich nun wieder die Frage, ob das Interesse der Öffentlichkeit und der Wirtschaft grösser als das Interesse der Umsetzung des Richtplans des Kantons ist. Vergleichen kann man dieses Problem mit der «V-Bahn». Wie oben beschrieben, musste für die «V-Bahn» ebenfalls eine Nutzungsplanänderung vorgenommen werden. Drei der Stützen waren im Landschaftschongebiet geplant. Deshalb wurde mit der Regionalkonferenz Oberland Ost das Schongebiet nach dem Richtplan 84⁶⁶ angepasst. Das heisst, das «V-Bahn-Projekt» wurde gegenüber der Umwelt und dem Raum priorisiert, also höher bewertet. Mehrere baulichen Anpassungen – besonders unterirdische Personenzugänge – führen zu einem Kompromiss, der das Landschaftsbild schonte und die Landwirtschaft nicht weiter beeinträchtigte.⁶⁷ Dies könnte auch ein gutes Zeichen für eine Jungfrauochbahn sein. Durch den Tunnelbau wird den Tieren auf dem Berg kein Lebensraum weggenommen und das Landschaftsbild nicht in Mitleidenschaft gezogen. Landschafts- und Naturschutz könnten diese Lösung dem Flugverkehr vorziehen, da die Lärmemission reduziert würde und das Landschaftsbild weitgehend erhalten bliebe.

Bei solchen Grossprojekten, die die Umwelt und den Raum nachhaltig betreffen, muss die Bevölkerung (Art. 4 Abs. 1 RPG) unterrichtet werden und sie muss im Rahmen einer Mitwirkung angemessen miteinbezogen werden. Bei der «V-Bahn» wurde die Bevölkerung anlässlich der Gemeindeversammlung in das Projekt miteinbezogen. Anregungen und Beschwerden konnten während einer Frist von 30 Tagen eingereicht werden. Das wäre auch bei einem Bau einer Jungfrauochbahn heute der Fall.

Bei einem grossen Eingriff in die Natur muss ein Ausgleich für Vor- und Nachteile der Planung ausbezahlt werden. Der Betrag wird nach kantonalem Recht

⁶⁴ Salamin, 2019

⁶⁵ Raumplanungsgesetz

⁶⁶ Aktueller Richtplan des Kantons Bern

⁶⁷ Grindelwald, 2013

entschieden, das heisst, die Beträge können unterschiedlich ausfallen (Art. 5 RPG). Hier könnte der Fall eintreten, dass Privateigentümer oder Gemeinden mit dem Betrag nicht einverstanden sind. Sie können rechtlich gegen den Entscheid vorgehen, dies zieht das ganze Verfahren erheblich in die Länge. Zusätzlich verursacht dies auch Kosten, die das Projekt nicht direkt betreffen und somit unvorhergesehen sind.

Schwierig könnte es werden, wenn der Kanton Bern das Jungfraugebiet in seinem Richtplan als «besonders schön, wertvoll, für die Erholung oder als natürliche Lebensgrundlage bedeutsam» (Art. 6 Abs. b und Art. 17 Abs. 1 lit. b RPG) erachtet oder das Gebiet erheblichen Naturgefahren ausgesetzt wäre (Art. 6 lit. c RPG). Ersteres könnte ich mir gut vorstellen, da das Gebiet mit der Bahn bereits heute laut UNESCO als sehr wertvoll erachtet wird. Zudem verfügt die Schweiz über das BLN. Das BLN bezeichnet die wertvollsten Landschaften der Schweiz und hat zum Ziel, die landschaftliche Vielfalt der Schweiz zu erhalten (Umwelt, 2019). Die Berner Hochalpen, das Aletsch-Bietschhorn-Gebiet (südlicher Teil) und ein Teilraum der Hochgebirgslandschaft sind im BLN geschützt, also alle Gebiete, die von der Linienführung der Jungfraujochbahn betroffen würden.⁶⁸

Eingriffe in ein BLN-geschütztes Gebiet erfordern eine umfassende Interessenabwägung, ob die Schutzziele beeinträchtigt werden könnten. Ich gehe aber davon aus, dass dies durchaus eine Hürde darstellen könnte, obwohl es heute eine Bahn gibt und sich im Gebiet bis heute keine bedrohlichen Naturkatastrophen ereigneten. Doch die Umweltgesetze sind heute strenger und die Ansprüche, eine gesunde und nachhaltige Umwelt zu wahren, grösser als im 19. Jahrhundert. Deshalb könnte es schwierig werden, den Richtplan zu ändern, denn das öffentliche Interesse müsste gewaltig sein, das betroffene Gebiet nicht mehr als «geschützt» zu erachten. Falls dem jedoch zugestimmt werden würde, da die Politik und die leitenden Behörden das wirtschaftliche Interesse als grösser erachten würden, dürften die Umweltschutzorganisationen trotzdem Einsprache erheben und damit den Prozess erheblich verlangsamen. Bei der «V-Bahn» war dies aber auch der Fall. Die Seilbahn verläuft vor dem Weltkulturerbe Eiger und kann trotzdem gebaut werden, da sich die Parteien mit Kompromissen einigen konnten. Der Unterschied zum «V-Bahn-Projekt» ist, dass diese eine Seilbahn ist und den Boden nur mit sieben Stützen

⁶⁸ Kälén, 2019

tangiert im Gegensatz zur Zahnradbahn. Raimund Rodewald, Geschäftsführer der Stiftung für Landschaftsschutz, könnte sich bei diesem Szenario, vorausgesetzt die Bahn existiert bereits bis zur Station Eigergletscher, gut vorstellen, dass eine Weiterführung der Bahn möglich wäre. Er sagte auch, dass sich die Bevölkerung und die Touristen gegen die Helikopterflüge in Massen wehren würden, da der Lärm zu störend sei. Auch seien solche Massenflüge weder nachhaltig noch wirtschaftlich.

Die Trasse der Zahnradbahn verläuft auf dem Boden, der Eingriff in die Natur ist viel grösser als bei einer Seilbahn, da diese zum grössten Teil in der Luft fährt. Im Gegensatz zum Flugverkehr ist die Zahnradbahn ruhiger, schont das Wild, die Vögel und die Biodiversität. Mit einer Jungfrauochbahn könnten weit höhere Frequenzen mit grösserer Kapazität gefahren und somit mehr Passagiere befördert werden. Die Seilbahn stört Flugbahnen der Vögel und Kollision mit Stützen führt zu einem zunehmenden Vogelsterben. Doch das grössere Risiko für Vögel ist der Luftverkehr. Vögel geraten oft in die Propeller und Turbinen der Helikopter und Flugzeuge und verenden elend. Die Zahnradbahn würde mithelfen, diesem Sterben einen Riegel vorzuschieben (Dellai-Schöbi, 2018).

Die Zahnradbahn wäre also attraktiver für die Wirtschaft und für die Vögel eine Entlastung. Mit der heutigen Technologie wäre es sogar möglich, eine CO₂-neutrale⁶⁹ Bahn zu bauen und zu betreiben. Hier würde man eine Güterabwägung machen müssen. Ist das öffentliche Interesse an einer Zahnradbahn und der wirtschaftliche Reiz grösser als der bisherige Flugverkehr? Oder möchte man die Landschaft intakt behalten und die Folgen des Flugverkehrs in Kauf nehmen, damit die Zahl der Touristen beschränkt bleibt und das Jungfrauoch weniger belastet würde?

Neben dem räumlichen Aspekt ist auch der umweltschutztechnische Aspekt zu berücksichtigen: Sind in diesem Gebiet schutzbedürftige Arten dokumentiert, denen man mit dem Bau der Zahnradbahn den Lebensraum wegnehmen würde? Ein Unternehmen, welches ein Projekt realisieren will, muss eine Umweltschutzprüfung durchführen. Diese Prüfung untersucht die Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten könnten. Bei der Jungfrauochbahn wären dies zum Beispiel die Tunnelbauten oder die Bergstation mit dem Bergrestaurant (Art. 10a Abs. 2 Umweltschutzgesetz). Es muss ein Bericht über den Katastrophenschutz, Umweltschutz, über das Vorhaben und über die

⁶⁹ Die CO₂-Neutralität bezieht sich auf die Herkunft des Stromes (kein Kohlenstrom).



Wengernalpbahnlinie auf der Kleinen Scheidegg (Foto: Sibylle Hunziker)

verbleibenden Belastungen erstellt werden (Art. 10b Abs. 2 litt. b und c Umweltschutzgesetz). Diese Berichte werden dann den Behörden zugestellt. Die Tunnel werden eine kontroverse Diskussion auslösen. Für den Bau müssten erhebliche Eingriffe in das Gebiet vorgenommen werden. Der Berg wird durchbohrt und Schutt muss deponiert werden. Die Ablagerung kann nicht wie damals irgendwo stattfinden, sondern der Ausbruch muss umweltverträglich, nur auf geeigneten Deponien im Inland, entsorgt werden (Art. 30 und Art. 30e Umweltschutzgesetz). Das verursacht für den Erbauer hohe Kosten (Art. 32 Abs. 1 Umweltschutzgesetz), da der Schutt unter Umständen ins Tal gefahren werden müsste, und zum anderen müssten wie bereits erwähnt Kompensationen für die verbauten Landschaften vorgenommen werden. Andererseits ist der Vorteil eines Tunnels, dass die Bahn vom Tal nicht sichtbar ist und somit Touristen, die auf das Dreigestirn blicken und ein Bild machen, nicht stört. Auch hier muss eine Güterabwägung stattfinden. Das Projekt darf nach Artikel 11 im Umweltschutzgesetz keinen Lärm, keine Erschütterungen und keine Strahlen verursachen, zudem muss der Emissionsschutz eingehalten werden. Strahlen verursacht das Vorhaben keine, Lärm- und Emissionsschutz dürften keine grösseren Probleme darstellen, da dies auch bei der «V-Bahn» weitgehend unproblematisch ausfällt. Technisch sollte es machbar sein, keine Erschütterungen zu verursachen, weil Zahnradbahnen heute keine bautechnischen Herausforderungen mehr darstellen. Das Gebiet weist keine besonderen Gefahrenzonen auf, wofür es spezielle bauliche Massnahmen bräuchte. Mit dem Zahnradbahn-Projekt würde die Jungfrau Holding AG zur Marktleaderin werden.

Fazit

Juristische Einschätzung

Abschliessend kann keine genaue Antwort auf meine Hypothese abgegeben werden, ob es möglich wäre, die Jungfrauojochbahn im 21. Jahrhundert zu bauen. Mit den heutigen Technologien wäre es sicher möglich, die geforderten Massnahmen zu realisieren. Die «V-Bahn» musste auch Anpassungen vornehmen und erhielt trotz des enormen Widerstandes schliesslich die Bewilligung der Behörden und die Unterstützung der Bevölkerung. Mit dem Szenario, das hier beschrieben wurde, kann ich mir durchaus vorstellen, dass das Projekt eine reelle Chance hätte. Die Flüge würden durch eine Zahnradbahn ersetzt werden, die umweltfreundlicher ist und wirtschaftlich vielversprechende Aussichten hätte, indem mehr Touristen auf das Jungfrauojoch befördert werden könnten. Die im Vergleich zu den Flugtickets günstigeren Bahntickets der Zahnradbahn sprechen neu auch weniger zahlungskräftige Kundschaft an.

Juristisch gesehen hätte das Zahnrad-Projekt einige Hürden betreffend des Umweltschutz- und Raumplanungsgesetzes zu meistern, die ich nicht wegdiskutieren kann. Ich beurteile die Möglichkeit der Realisierung in der beschriebenen Simulation als realistisch. Diese Beurteilung bewegt sich aber in einer Grauzone, da die Stimmung der Bevölkerung zu einem solchen Projekt unberechenbar sein kann. Jede interviewte Person sagte mir abschliessend, «ich kann nicht ausschliessen, dass dieses Projekt auch heute noch möglich wäre. Es ist kein Ding der Unmöglichkeit». Diesen Satz hörte ich von den Umweltschutzorganisationen, von Anwälten bis hin zu den entscheidenden Behörden. Deswegen halte ich es nicht für unmöglich, jedoch für ein äusserst aufwändiges, langwieriges und kostspieliges Unterfangen, welches eine gute Kosten-Nutzungsanalyse bräuchte.

Die politische Einschätzung mit Blick auf den heutigen Zeitgeist

Nebst den juristischen Aspekten ist die Frage der politischen Zustimmung zentral. Im 21. Jahrhundert ist die Einstellung zur Technik eher kritischer als im 19. Jahrhundert. Damals herrschte eine Aufbruchsstimmung. Durch die heutige Sensibilisierung für die Umwelt und den Raum wurde man kritischer. Die Güterabwägung hat heute einen neuen und viel höheren Stellenwert erlangt als vor 120 Jahren. Heute ist der Widerstand durch die Bevölkerung gegen Grossprojekte, die den Massentourismus und die Märkte in Asien, Indien und

Arabien fördern, gewachsen. Der Platz ist begrenzt und wird nicht nachhaltig genutzt, empfinden heute immer mehr Menschen.

Juristisch war die «V-Bahn» kein «Problemkind», diese Probleme konnten gelöst werden. Heute sind vor allem die politischen Hürden der Prüfstein für ein Grossprojekt. «Shitstorms» auf sozialen Medien, die Entfremdung vom Kommerz-Verhalten und die Sensibilisierung auf Umwelt und Natur könnten zum Scheitern einer Jungfraujobahn im 21. Jahrhundert führen.

Zusammenfassung

Die Bewilligungsverfahren Ende des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts waren keine «Sonntagsspaziergänge». Meine Recherchen ergaben, dass die aktuellen Prozesse erheblich aufwändiger und komplexer sind. Bereits die Vorbereitung der Dossiers ist sehr umfangreich. Die Finanzierung muss heute von Beginn an für das ganze Projekt gewährleistet sein. Das Projekt wird heute in seiner Gesamtheit beurteilt. Früher konnten während des Baus weitere Teilprojekte einzeln genehmigt werden. Dies machte es riskanter. Man stelle sich vor, der Abschnitt Eigergletscher-Eismeer wäre nachträglich nicht genehmigt worden. Die Bahn hätte nicht vollendet werden können und das Unternehmen wäre höchstwahrscheinlich bankrottgegangen. Damals hatte der Bundesrat noch direkten Einfluss auf solche Projekte. Die nachfolgenden Instanzen hatten wenig Einfluss.

Im 21. Jahrhundert hat jede Instanz relativ viel zum Bewilligungsverfahren beizutragen. Der Bundesrat setzt sich nicht mehr direkt mit solchen Projekten auseinander, sondern die entsprechenden Bundesämter nehmen die Stellung der leitenden Behörde ein. Umweltschutz und Raumplanung spielen heute eine zentrale Rolle und können ein derartiges Projekt verhindern, wenn die Umwelt und die Landschaft zu stark berührt werden.

Entscheidend ist, dass sich die Mentalität und Wahrnehmung geändert haben. Vor rund 100 Jahren war das Berner Oberland eine der ärmeren Regionen. Der aufstrebende Tourismus und der technische Fortschritt versprachen «Goldgruben». Auch heute lebt die Region vom Tourismus und der Massentourismus, der schon vor 100 Jahren befürchtet wurde, zeigt heute spürbare Folgen. Im Gegensatz zum Jungfraujobahn-Projekt werden heute Bahnprojekte kaum noch als Pionierleistungen gesehen. Eher hört man den Vorwurf, die Qualität weiche der Quantität. Die Ansprüche der Touristen haben sich grundsätzlich geändert und die neuen Herkunftsregionen der Gäste bringen andere Gewohnheiten in



V-Bahn mit Terminal und Dorf Grindelwald (Foto: Sibylle Hunziker)

die Region, wie zum Beispiel ihre kürzere Aufenthaltsdauer. Deswegen haben sich sicher auch viele Einheimische gegen das «V-Bahn-Projekt» gestellt. Allerdings ist dies eine Minderheit, denn schliesslich hat das Projekt die Bewilligung erhalten – zu stark hängt die Region vom Tourismus ab.

Aus diesem Grund stelle ich unter anderem fest, dass es trotz vieler Hindernissen möglich wäre, die Jungfrauochbahn heute zu bauen.

Das Fazit lautet also, die Bahn auf das Jungfrauoch mit der bekannten Streckenführung würde heute die Konzession erhalten. Interessant ist die Entwicklung der Gesetze in dieser doch recht kurzen Zeitspanne von einem Jahrhundert, die Veränderung der Zuständigkeiten und der Prioritätensetzung gegenüber Umwelt, Raum und Landschaft. Heutzutage ist es ein schwieriges und

aufwändiges Unterfangen neue Anlagen zu bauen, sei es ein Wohnhaus, eine Eisenbahn oder Seilbahn. Im Bewilligungsverfahren können mehr «Players» Einfluss nehmen und die Zuständigkeiten der Instanzen sind gleichmässiger verteilt als früher.

Literaturverzeichnis

AP. (2008). 20 Minuten. Von <https://www.20min.ch/schweiz/bern/story/Rekord-Lift-aufs-Jungfrauoch--15183164> abgerufen.

BAV. (23. Juni 2006). Richtlinie 1: Plangenehmigung und Konzession. Zu Artikel 9 ff. des Bundesgesetzes über Seilbahnen zur Personenbeförderung. Bern.

BAV. (2018). bav.admin.ch. Von <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/plangenehmigungsverfahren.html> abgerufen.

Berichterstatter, V. (1896). Das Projekt der Jungfraubahn, wissenschaftlich, technisch und finanziell beleuchtet. Zürich: Friedrich Schulthess.

Bundesarchiv. (1898–1912). Konzession, Planaufgabe, Finanzierung.

Bundesarchiv. (1899–1940). Sammlung Jungfraubahn allgemeines.

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler. (kein Datum).

Bundesrat, S. (2000 Stand 1. Januar 2014). Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen. Bern.

ChanceBeO. (8. September 2004). Leitbild Berner Oberland.

commission, s. (2019). unesco.ch. Von <https://www.unesco.ch/uber-uns/lunesco/> abgerufen.

Dellai-Schöbi, K. (2018). Jedes Jahr sterben Millionen Vögel durch Stromleitungen und Windkraftanlagen. Es gibt Mittel, das zu ändern. NZZ, 1.

Dietrich, W. (17.4.2019). Interview mit dem ehemaligen Reigerungstatthalter Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli. (S. Gartenmann, Interviewer) Interlaken.

E. Froté, I. (1909). Das Elektrizitätswerk Burglauen der Jungfraubahn. Zürich: Jean Frey.

Eidgenossenschaft, B. d. (1894). Bundesbeschluss betreffend Konzession einer Eisenbahn von der kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch auf den Gipfel der Jungfrau. Bundesbeschluss, Bern.

Eidgenossenschaft, B. d. (1898). Bundesbeschluss betreffend Änderungen der Konzession einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch auf den Gipfel der Jungfrau. Bundesbeschluss, Bern.

Eidgenossenschaft, D. B. (2006). Seilbahngesetz SebG. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (1851/52). Minoritätsbericht der Eisenbahnkommission betr. Privatisierung von Bau und Betrieb; Entwurf einer Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (1872). Eisenbahngesetz. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (1891). Bundesbeschluss betreffend Konzession einer Eisenbahn von Lauterbrunnen auf den Gipfel der Jungfrau. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (1957 Stand 1. Januar 2018). Eisenbahngesetz. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (1983 Stand 18. Oktober 2016). Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (2013). Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben. Bern.

Eidgenossenschaft, S. (kein Datum). Bundesrecht.

F. Hennings, I. (1897). Technische Mitteilungen über den Bau der Jungfraubahn. Zürich: Zürcher & Furrer.

Gisi, T. (31.5.2019). Interview mit dem Koordinationsleiter der «V-Bahn» beim BVE. (S. Gartenmann, Interviewer) Bern.

Grindelwald, E. (2013). Zonenplanänderungen «Grund», «Talgietli» und «Ortweid» UeOs Erschliessung/Beschneigung/V-Bahnen/Wasserbau. Erläuterungsbericht, Grindelwald.

Günter, S. (7.12.2017). V-Bahn wird nochmals aufgelegt. Berner Zeitung. Von www.bernerzeitung.ch/region/oberland/v-bahn-wird-nochmals-aufgelegt/story/25611931 abgerufen.

Haefeli, R. (2018). Die Seilbahn entzweite ein Dorf und führte zu Morddrohungen – seit gestern ist sie nun im Bau. Neue Zürcher Zeitung. Von www.nzz.ch/ein-strittiges-seilbahnprojekt-kommt-in-fahrt-ld.1399763 abgerufen.

Häfliger, U. (2.11.2017). So soll die V-Bahn am Ende aussehen. Jungfrauzeitung. Von www.jungfrauzeitung.ch/artikel/159362 abgerufen.

Hutzli, F. G. (5.6.2019). Interview mit den Bauspezialisten der Kanzeli Frey, Huber und Partner. (S. Gartenmann, Interviewer) Thun.

Interview mit den Privatklägern des V-Bahn Projekts.
(S. Gartenmann, Interviewer) (6.8.2019) Grindelwald.

Kälin, B. (5. Oktober 2019). (S. Gartenmann, Interviewer)

Kohler, B. (15.6.2018). Der lange Weg vom Y übers V zum Bau. Jungfrau Zeitung.

Kommission, W. (1895–1896). Protokolle der Sitzungen der wissenschaftlichen Kommission. Protokolle, Zürich.

König, F. (13. Juni 2019). wikipedia. Von <https://de.wikipedia.org/wiki/Aufsichtsbehörde> abgerufen.

Moser, P. (1997). «So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht» – Projektierung und Bau der Jungfraubahn. Zürich: Chronos Verlag.

ProNatura. (1.7.2019). pronatura.ch. Von <https://www.pronatura.ch/de/zentren> abgerufen.

Rodewald, R. (28.5.2019). Interview mit dem Geschäftsführer der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz. (S. Gartenmann, Interviewer) Bern.

Ryser, D. (24. Juni 2019). Interview ProNatura. (S. Gartenmann, Interviewer).

Sager, N. (14.6.2018). 153 Gondeln, 40 Stützen und ganz viel Platz.

Salamin, S. (26.7.2019). Interview mit der Rechtsanwältin des BAV. (S. Gartenmann, Interviewer) Bern.

Schweiz, S. L. (2019). Landschaftsschutz 2018. Bern: Stiftung Landschaftsschutz.

SebV. (2006). Verordnung über Seilbahnen zur Personenbeförderung. Bern: Bund.

Triebelhorn, M. (17.2.2019). Alfred Escher – der König der Schweiz. Neue Zürcher Zeitung Geschichte. Von www.nzz.ch/geschichte/alfred-escher-der-koenig-der-schweiz-ld.1454617 abgerufen.

Umwelt, B. (12.2.2019). admin.ch. Von <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/landschaft/fachinformationen/landschaftsqualitaet-erhalten-und-entwickeln/landschaften-von-nationaler-bedeutung/bundesinventar-der-landschaften-und-naturdenkmaeler-von-national.html> abgerufen.

Verkehr, E. A. (1820–1922). Berichte und Stellungnahmen zu Bahnen (unter anderem zur Jungfrau-Jochbahn). Bern.

Verordnung über Seilbahnen und Personenbeförderung
Stand 1. Januar 2018. (23. Juni 2006).

Zurbrügg, H. (14.10.2014). Protokoll der Gemeindeversammlung zur
Überbauungsordnung und Zonenplanänderung. Gemeindeversammlung
Grindelwald. Grindelwald.

Zurschmieden, M. (Mai 2019). Jungfraubahn Holding AG.
(S. Gartenmann, Interviewer).

