

VBAHN

z'Beshta fir Grindelwald un syner Gescht

Qualität und Zukunft



- Gemeinsames Projekt der Jungfrau-
bahnen und der Männlichenbahn
- Die neuen Bahnen bieten mit
ihrem gemeinsamen Terminal und
dem direkten öV-Anschluss eine
markante Qualitätssteigerung für
unsere Gäste im Sommer und
Winter
- Füllzeit des Skigebiets nach
internationalem Standard,
Zubringerbahnen werden zu
Beschäftigungsanlagen
- Terminal mit Geschäften,
Verpflegung und Skidepot setzt
neue Massstäbe im Schweizer
Tourismus
- Durch die Anbindung der V-Bahn
an den öV werden die Anreisezeiten
ab den grossen Schweizer Städten
und den Einzugsgebieten markant
verkürzt
- Entflechtung und Neupositionierung
Kleine Scheidegg
- V-Bahn sichert langfristige Konkur-
renzfähigkeit des Jungfraujochs
- Attraktivität von Grindelwald und
der gesamten Jungfrau Region
wird gesteigert
- Wengen wird dank neuem Rollma-
terial besser erschlossen und für
die Feriengäste attraktiver
- Mehr Zeit für weitere Ausflugsziele
wie Grindelwald First, Schynige
Platte, Harder Kulm
- Mehr Zeit für Shopping und Auf-
enthalt in der Jungfrau Region
- Mit dem Anschluss des Terminals
in Grindelwald Grund an den öV,
der besseren Erschliessung von
Wengen und der Schaffung von
Arbeitsplätzen erhält das Projekt
eine volkswirtschaftliche Bedeutung
für die gesamte Jungfrau Region
und den Kanton Bern

Informationen und Vorteile



Perron Station Eigergletscher.



links:
Neue Station Eigergletscher für die
3S-Bahn mit Anschluss an die
Jungfrauabahn.

rechts:
Einfahrt der 3S-Bahn bei der Station
Eigergletscher.

Die Gondelbahn Grindelwald–Männlichen und die Jungfraubahnen planen, eine V-Bahn zu bauen, die sowohl den Eigergletscher wie auch den Männlichen erschliesst. Ab einem gemeinsamen Terminal in Grindelwald Grund führt eine 3S-Bahn zum Eigergletscher und eine Achtergondelbahn zum Männlichen. Durch die neue Station Rothenegg bei der BOB erhält die V-Bahn einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Im Terminal ist unter anderem Folgendes vorgesehen: ein Sportgeschäft, Materialservice und Einstellmöglichkeiten für Skimaterial, eine Bar, ein Food Corner, ein Kiosk, ein Infopoint und diverse Shops.

V-Bahn

Das Projekt



Parkhaus Grindelwald Grund

Total 1092 Plätze in Teiluntergeschoss, Zufahrtsgeschoss und 3 Obergeschosse, direkter, gedeckter Zugang zum Terminal.



Haltestelle BOB Rothenegg

Perronlänge: 140 m
Breite 4 m überdacht, direkter und gedeckter Zugang zum Terminal Grund mit den Stationen Eiger-Express und GGM.



Station und Garagierung GGM

Strecke: 6100 m
Fahrzeit: 19 Min.
148 8er-Gondeln
Abfahrtslevel: 5 m über Zufahrt.



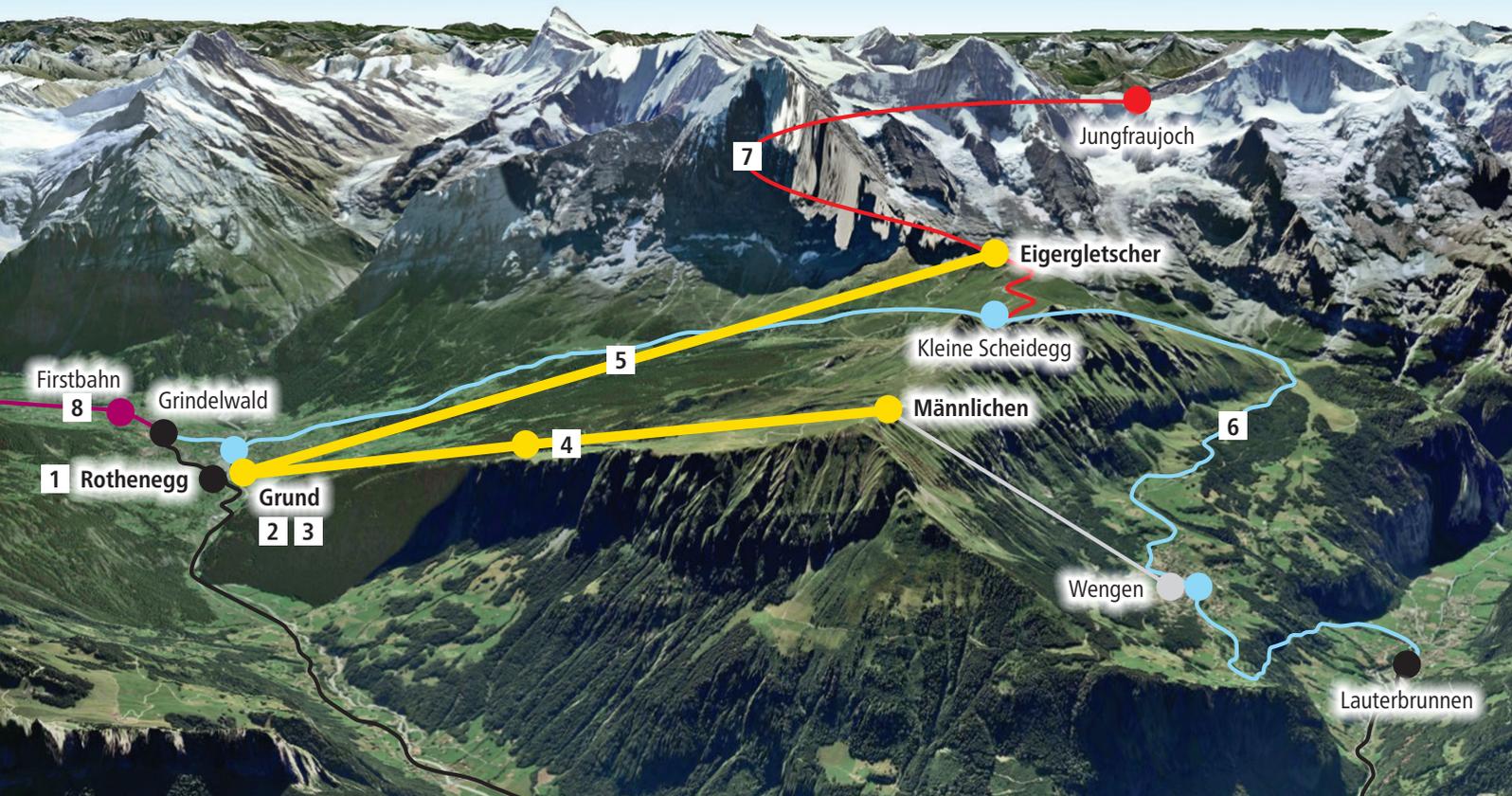
Station Eiger-Express

Erdgeschoss Sportgeschäft
Strecke: 6483 m, Fahrzeit 15 Min.
44 Gondeln mit je 28 Sitzplätzen
Abfahrtslevel: 5 m über Zufahrt.



Terminal Grund: Stationen Eiger-Express und GGM

Optimale Belichtung der Abfahrtsperrens.
Dachflächen begrünt, optimale Integration in die Landschaft. Direkte Busverbindung zur Firstbahn.



V-Bahn

Die 8 Elemente



1 BOB und Station Rothenegg

- Beschaffung von 6 neuen Triebzügen
- Beschaffung von 3 Niederflurtriebwagen
- Halbstundentakt während Hauptsaison
- Neunteilige Komposition nach Grindelwald mit Erhöhung der Kapazität von 682 auf 912 Personen pro Stunde
- Sechsteilige Komposition nach Lauterbrunnen
- Verkehrsverlagerung auf die Schiene
- Neue Station Rothenegg erhöht die Attraktivität der Schiene überproportional durch eine direkte Anbindung des Terminals an den öv.



2 Terminal Grindelwald Grund

- Neue Haltestelle der BOB mit direktem Zugang zum Terminal Grund (Talstation von GGM + Eiger-Express)
- Sichert Anbindung der V-Bahn an den öffentlichen Verkehr
- Diverse Shops, Sportgeschäft
- Bar, Food Corner, Kiosk
- Materialservice, Einstellmöglichkeiten für Skimaterial
- Neue Geschäfte schaffen neue Arbeitsplätze
- Parkhaus mit 1092 Plätzen
- begrünte Dachflächen



3 Parkhaus Grindelwald Grund

- 1092 Plätze
- Teiluntergeschoss, Zufahrtsgeschoss und 3 Obergeschosse
- Direkter, gedeckter Zugang zum Terminal



4 Ersatz Gondelbahn Grindelwald – Männlichen

- Moderne 8er-Gondelbahn
- Reduktion der Fahrzeit von heute 30 auf 19 Minuten
- Verdoppelung der Förderleistung von 900 Personen/h auf 1800 Personen/h
- 148 Gondeln und 33 Stützen
- Konzessionsablauf der heutigen Bahn im Jahr 2016
- Gemeinsamer Terminal (Talstation) mit dem Eiger-Express, Grindelwald Grund
- öV-Anschluss an die BOB Haltestelle Rothenegg



5 Eiger-Express: 3S-Bahn Grund – Eiger – Gletscher

- Neue 3S-Bahn von Grund nach Eigergletscher
- Fahrzeit 15 Minuten mit attraktiver Passage vor der Eignordwand
- Förderleistung 2400 Personen/h
- 44 Gondeln und 7 Stützen, 28 Sitzplätze pro Gondel
- Gemeinsamer Terminal (Talstation) mit der Gondelbahn Männlichen
- Bergstation mit Anschluss an die Jungfraubahn
- öV-Anschluss an die BOB Haltestelle Rothenegg



6 Rollmaterialerneuerung «Wengernalpbahn Plus»

- 6 neue Panoramazüge auf der Strecke Lauterbrunnen – Kleine Scheidegg
- Neues Rollmaterialkonzept, Ausmusterung altes Rollmaterial
- 3 Züge Grindelwaldseite mit 300 Personen/h Förderleistung
- 4 Züge Wengenseite mit 760 Personen/h Förderleistung
- Halbstundentakt auf beiden Linien
- Wengen-Shuttle
- Bestellung bereits ausgelöst / Inbetriebnahme Winter 2015/16



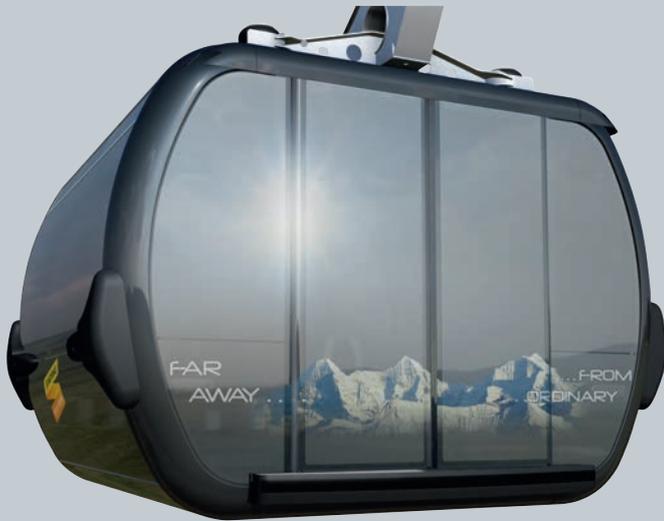
7 Rollmaterialerneuerung «Jungfraubahn Premium»

- 4 neue dreiteilige Niederflurtriebwagen
- Ausmusterung altes Rollmaterial
- Erhöhung der Kapazität zur Qualitätssteigerung auf 1180 Personen/h
- Rollmaterialkonzept neu
- 2 Züge pendeln im 60 Minuten-Umlauf (Eigergletscher – Jungfraujoch)
- 3 Züge pendeln im 90 Minuten-Umlauf (Kleine Scheidegg – Jungfraujoch)
- Fahrzeitreduktion: ab Lauterbrunnen 30 Min, ab Grindelwald mehr als 1 h



8 Grindelwald-First

- Neuer Busterminal in Grindelwald Grund
- Direkte Busverbindung: Grund – Firstbahn
- Attraktive Skigebietsverbindung
- Qualitätssteigerung für Feriengäste



Eiger-Express: 3S-Bahn Grund – Eigergletscher

- Neue 3S-Bahn von Grund nach Eigergletscher
- Fahrzeit 15 Minuten
- Förderleistung 2400 Personen/h
- 44 Gondeln und 7 Stützen
- 28 Sitzplätze pro Gondel
- Gemeinsamer Terminal (Talstation) mit der Gondelbahn Grindelwald–Männlichen
- Bergstation mit Anschluss an die Jungfraubahn
- zusätzliche Anfängerpiste Eigergletscher – Kleine Scheidegg
- öV-Anschluss an die BOB-Haltestelle Rothenegg
- Streckenlänge: 6483 Meter
- Höhendifferenz: 1386 Meter
- Bergstation: 2328 Meter über Meer

Ersatz Gondelbahn Grindelwald – Männlichen

- Moderne 8er-Gondelbahn
- Reduktion der Fahrzeit von heute 30 auf 19 Minuten
- Verdoppelung der Förderleistung von 900 Personen/h auf 1800 Personen/h
- 148 Gondeln und 33 Stützen
- Konzessionsablauf der heutigen Bahn im Jahr 2016
- Gemeinsamer Terminal (Talstation) mit dem Eiger-Express in Grindelwald Grund
- öV-Anschluss an die BOB-Haltestelle Rothenegg
- Streckenlänge: 6100 Meter
- Höhendifferenz: 1288 Meter
- Bergstation: 2225 Meter über Meer

Volkswirtschaftliche Auswirkungen des V-Projekts auf den Kanton Bern

Direkte, indirekte und induzierte Arbeitsplatz- und Wertschöpfungseffekte des V-Projekts der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen und der Jungfrauabahn

Schlussbericht
1. April 2014

Studie im Auftrag der
Standortförderung Kanton Bern

Volkswirtschaftliche Auswirkungen

- Der vom Kanton in Auftrag gegebene Schlussbericht von Ecoplan zu den «Volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts V-Bahn auf den Kanton Bern» zeigt, dass das Projekt für die Jungfrau Region und vor allem für Grindelwald eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung hat. Sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase sind deutlich positive Auswirkungen auf Beschäftigung und Wertschöpfung zu erwarten.
- Mit dem Projekt können in Grindelwald zwischen 182 und 592 Arbeitsplätze gesichert oder geschaffen werden. Der Wertschöpfungseffekt bewegt sich zwischen 30 und 67 Mio. Franken. Das Projekt generiert total jährlich wiederkehrende Steuereinnahmen von 11 bis 14,6 Mio. Franken. Von diesen bleiben rund CHF 1,7 bis 2,5 Mio. in der Gemeinde Grindelwald und rund CHF 1 Mio. in der restlichen Jungfrau Region.
- Im ganzen Kanton Bern werden zwischen 342 und 776 neue Arbeitsstellen geschaffen und eine Wertschöpfung von 53 bis 105 Millionen Franken generiert.
Das Projekt bringt beträchtliche zusätzliche, jährlich wiederkehrende Steuereinnahmen zwischen 11 bis 14,6 Mio. Franken. Von diesen Einnahmen bleiben 6,8 bis 9,8 Mio. im Kanton Bern (Kanton und Gemeinden).
- Wird das Projekt V-Bahn nicht umgesetzt, bleibt die Situation in Grindelwald nicht so, wie sie heute ist. Es ist hingegen mit einer mehr oder weniger deutlichen Nachfragereduktion zu rechnen. In allen Szenarien ohne V-Bahn sind Arbeits- und Wertschöpfungsverluste zu erwarten.
- Reine Ersatzinvestitionen bei der GGM reichen nicht, um den Abwärtstrend im Ski-Tourismus zu brechen. Das Skigebiet bliebe im Grundsatz unverändert. Es gäbe keinen Terminal (inkl. Parkhaus) und keine direkte Anbindung an den öV durch die Station Rothenegg.
- Das Projekt V-Bahn ist ein wesentlicher Bestandteil, damit sich Grindelwald und die gesamte Region als Premium-Destination positionieren können. Es kann in Sachen Destinationsentwicklung einen wichtigen Anfangsimpuls geben, bewirkt sie aber nicht alleine. Es ist ein koordiniertes und aktives Vorgehen aller im Tourismus beteiligter Personen und Unternehmen nötig.
- Der Sight-Seeing Tourismus auf das Jungfraujoch bildet eine wichtige Stütze für den Tourismus in der gesamten Jungfrau Region. Eine Umfrage mit Reiseveranstaltern hat gezeigt, dass bei 7 von 10 Reiseveranstaltern mehr als 80% aller Kunden vor allem wegen des Jungfraujochs in die Region reisen. Bei den asiatischen Reiseveranstaltern ist dies bei 9 von 10 der Fall.
- Durch den Rückgang des motorisierten Individualverkehrs kommt es zu einem Minderverkehr auf der Strasse. Die deutlich verbesserte Anbindung an den öV durch die neue Station Rothenegg bei der BOB erhöht die Attraktivität der Schiene überproportional.