



Baufieber in Grindelwald-Grund: Die alte Gondelbahn auf den Männlichen wird ersetzt, der Eigerexpress zur raschen Erschliessung des Jungfrauochs gebaut, und die Berner Oberland Bahn erhält eine neue Haltestelle in unmittelbarer Nähe (rechts oben im Bild).

BILD HANSJÖRG EGGER

KOMMENTAR



Blicke über den Pistenrand

Das Frutigland liegt (fast) in der Mitte des Berner Oberlands. Was seine Bewohner bewegt, bildet der «Frutigländer» zweimal die Woche ab. Doch was tut sich links und rechts, bei den Mitbewerbern um die Gunst der Gäste und das Wohl der Einheimischen in Sachen öffentlichen Verkehrs und touristischer Beförderungsanlagen? Der nebenstehende Beitrag über eine Informationsreise quer durchs Berner Oberland zeigt auf, welche technischen und finanziellen Anstrengungen von den Eisenbahnunternehmen unternommen werden, um Gäste auf dem Schienenweg in die Destinationen zu bringen. Verbunden werden diese ab 2021 durch den dank umspurbaren Wagen unkonventionellen Golden-Pass-Express von Montreux-Gstaad nach Interlaken. Er steht dem klassischen Glacier-Express von Zermatt nach St. Moritz weder landschaftlich noch mit attraktiven Unterwegstopps nach.

Gross angerichtet wird im Osten zurzeit in Grindelwald mit dem Ersatz der Männlichenbahn und dem Neubau des Eigerexpress. Im Westen geht es um die beiden Ersatz-Gondelbahnen von Saanenmöser aufs Saanersloch und Eggli in Gstaad. Es hat zwar lange gedauert bis zum Baubeginn, nun geht es aber zügig voran. Bereits fertiggestellt ist das neue Eingangstor für Gäste, die mit dem Flugzeug oder Helikopter im Saanenland ankommen. Was ist all diesen Investitionen gemeinsam? Es geht um die Steigerung des Komforts: einfachere Anreise auch mit dem öffentlichen Verkehr direkt an die Talstation und kurze Wege von der Bahn oder dem Parkplatz (Grindelwald), schnelleres und bequemes Erreichen des Aussichtsorts (Eigerletscher-Jungfrauoch) oder Ausgangspunkts (Männlichen), «luxuriöse» Anreise ins Saanenland auf der Schiene und mit dem Flieger, Erschliessen des Gstaader Genussbergs Eggli für alle Gästegruppen inklusive mobilitätseingeschränkter Gäste im Rollstuhl und Eltern mit Kinderwagen und Schlitten.

Was tut sich diesbezüglich im Frutigland? Ein schalterloses Ticketingsystem an der Oeschinenbahn für Smartphones. Und weiter? Nichts! Wie wäre es beispielsweise, wenn die sonst initiativ und erfolgreiche Gondelbahn besser mit dem Bahnhof Kandersteg erschlossen wäre? Denn Wartezeiten vom Zug aus Bern auf den Bus von 26 Minuten auf dem Hinweg und 51 Minuten auf dem Heimweg bei den nur je zwei Verbindungen am Morgen und Nachmittag scheinen mir wenig kundenfreundlich.

Gefragt ist auch ein einfacheres Umsteigen im Bahnhof Frutigen von der Bahn auf den Bus – warum muss der stündliche Zug aus Bern auf Gleis 3 und nicht auf Gleis 1 Halt machen? Dann könnte man auch mit Reisegepäck und Wintersportausrüstung ohne Rampen und Treppen sowie zukünftig – nach dem anstehenden Bahnhofumbau – hoffentlich trockenen Fusses auf die Busse umsteigen. In Adelboden wäre im Führenweidli das nahtlose Umsteigen in die neue, schnellere Gondelbahn auf Sillerenbühl gewünscht. Im Dorf schliesslich müsste die Bus-Ankunftshalle mehr Willkommensgefühl verströmen statt wie heute Abfahrtslust wecken. Vielleicht können die Blicke über den Pistenrand hinaus auf dieser Seite auch im Frutigland stimulierende Wirkungen erzeugen.

KURT METZ
MAIL@KURTMETZ.CH

Im Osten und Westen viel Neues

MOBILITÄT Das Aufrüsten im öV und bei touristischen Transportanlagen bleibt ungeboren – vom Haslital bis ins Saanenland. Eine Informationsreise der Bahnjournalisten Schweiz – Medienschaffende des öffentlichen Verkehrs – zeigte eine erstaunlich vielfältige Aktivität.

KURT METZ

Auf die Frage, warum das Frutigland bei dieser Querung des Berner Oberlands im wahrsten Sinne des Wortes links liegen gelassen wurde, sagte Organisator Jürg Lüthard: «Einerseits fehlte uns die Zeit zu Abstechern ins Kander- und Engstlital. Andererseits hält sich hier zurzeit für Medienschaffende der Mehrwert in Sachen Entwicklung des öV und der Bergbahnen in Grenzen – sieht man vom zur Diskussion stehenden Projekt der Direkterschliessung des Sillerenbühls ab.» (Die Reise fand letzte Woche vor der Bekanntgabe der detaillierten Erneuerungspläne der Sillerenbahn statt. Anm. der Red.)

Mekka der Bergbahnausbildung

Erste Station auf der dreitägigen Fahrt war das Ausbildungszentrum von Seilbahnen Schweiz in Meiringen. Es ist für die Aus- und Weiterbildungen der Seilbahnbranche vom Lehrling bis zum Verwaltungsratspräsidenten zuständig. Die Palette an Kursen ist beeindruckend, ebenso die Infrastruktur. Dazu gehört ein zwölf Meter hoher Seilbahnmast, an dem im Massstab 1:1 geübt werden kann. Auch Kurse zum Sprengen von Lawinen und für angehende Pistenfahrzeugführer sind im Angebot.

Nach einem Reigen von Präsentationen von Akteuren im Bergbahnbau und -betrieb ging's mit dem Schiff auf dem Brienersee weiter. Ihm entlang wird auf der Nordseite von Mitte Oktober bis Anfang Dezember 2018 die Bahnstrecke der Zentralbahn vollständig gesperrt: Zehn Tunnel und zehn Brücken gilt es in dieser Zeit zu sanieren und die Einfahrt in den Bahnhof Interlaken neu zu gestalten.

Im Nu aufs Joch

Das aktuell grösste Unterfangen im Berner Oberland ist der Bau der sogenannten V-Bahn von Grindelwald Grund zur Station Eigerletscher einerseits und andererseits auf den Männlichen. Auf diesen wird die in die Jahre gekommene Vierer-Gondelbahn durch eine Zehner-Kabinenbahn ersetzt, welche die Fahrzeit von bisher 30 auf neu 19 Minuten ver-

kürzt und gleichzeitig die Förderleistung auf 1800 Passagiere pro Stunde erhöht. Die Eröffnung findet auf die kommende Wintersaison statt.

Völlig neu erstellt wird die umsteigefreie Verbindung «Eigerexpress» zum Tunnelleingang der Jungfraubahn bei der Station Eigerletscher. Von hier sollen vier schnellere Premium-Pendelzüge mit 50 Prozent mehr Sitzplätzen im Halbstundentakt die zusätzlichen Reisenden auf 3454 Meter über Meer befördern. Das verkürzt die Gesamtfahrzeit der «Top of Europe»-Besucher um rund eine Stunde und macht das Angebot noch attraktiver für Gäste mit wenig Zeit für die An- und Rückreise, vorab die Gruppentouristen aus Asien.

Die 3-S-Bahn (zwei Trag- und ein Zugseil) schafft innert 15 Minuten eine Strecke von 6,5 Kilometern und einen Höhenunterschied von 1386 Metern. Die Kabinen verfügen über 28 Sitzplätze und dank Generatoren an den Laufträgern lässt sich für die Beleuchtung und das Infotainment Energie gewinnen.

Die Bauarbeiten in Grindelwald Grund – zu denen auch der Bau der neuen Haltestelle Rothenegg der Berner Oberland Bahnen in unmittelbarer Nähe der V-Bahn-Talstation gehört – schreiten dank des trockenen Sommers zügig voran. Die Eröffnung des Eigerexpress ist für Ende 2020 vorgesehen. Um dem Ansturm auf das Jungfrauoch gerecht zu werden, muss auch die Logistik für die Ver- und Entsorgung Schritt halten. So ist die Umschlaganlage auf der Kleinen Scheidegg, wo Güter von der Wengernalpbahn auf die Jungfraubahn und Abfälle in umgekehrter Richtung wechseln müssen, erweitert und mit einem

halbautomatischen Fördersystem ergänzt worden.

Wengen-Mürren: Gepäcktransfer klappt

Um vorab Individualgästen den Besuch mehrerer Destinationen schmackhaft zu machen und zu vereinfachen, besteht beispielsweise zwischen Wengen und Mürren der Transport von Reisegepäck: Am Morgen am Bahnhof aufgegeben, findet man seinen Koffer abends bereits am Bahnhof am nächsten Ziel. Wenn der Gastgeber gewieft ist, wartet das Gepäck sogar bereits im Hotelzimmer – vorausgesetzt, es ist so etikettiert, dass es der Portier auch lesen kann. Dieser Service kostet zwölf Franken pro Stück und funktioniert perfekt – wie sich die Journalisten versichern konnten.

Für die Verbindung von Lauterbrunnen via Grütschalp nach Mürren ist Ende September der Abgabetermin für neue, behindertengerechte, tramähnliche Triebfahrzeuge für den Abschnitt Grütschalp-Mürren. Auf der anderen Talseite zwischen Lauterbrunnen und Wengen stehen zwei neue Pendelzüge vor der Beschaffung, die den Transport von Gepäckrollis erlauben, ähnlich wie sie auf der Matterhorn-Gotthard-Bahn zwischen Täsch und Zermatt bereits in Betrieb stehen.

Umspuren für Direktverbindungen

Auf dem Weg durchs Simmental ins Saanenland erhaschte die Gruppe in Erlench einen Blick auf die erneuerte erste Sektion der Stockhornbahn, die mit attraktiven Aktivitäten rund um den markanten Gipfel erfolgreich unterwegs ist. In Zweisimmen werden ab Ende 2020 täglich je vier Züge aus Montreux und

Interlaken umgespurt. Somit entfällt für die Fahrgäste das Umsteigen wegen der ungleichen Spurweite (BLS-Normal-, MOB-Meterspur). Die neuen Kompositionen, bestehend aus Panoramawagen 1. und 2. Klasse sowie je einem Speisewagen, anlehnend an die bewährten Glacier-Express-Fahrzeuge, wurden kürzlich beim Schweizer Bahnbauer Stadler Rail bestellt.

Sollte dereinst auch die Bahn von Meiringen nach Gletsch unter der Grimsel durchführen, dann könnten Züge direkt vom Genfersee bis nach Andermatt verkehren. Dieses Projekt liegt allerdings noch in weiter Ferne, ist es doch mit dem Bau eines Tunnels für die Stromversorgung durch die Alpen verknüpft. Das Parlament wird 2019 darüber entscheiden, ob und wann die Grimselbahn realisiert werden kann.

Umbruch bei den Bergbahnen

In der Destination Gstaad-Saanenland stehen zurzeit drei Bergbahnen vor wesentlichen Veränderungen. Die von Saanenmöser aufs Saanersloch führende Gondelbahn wird vollständig neu gebaut. Bereits stehen die Masten, der Ausbau der Tal-, Mittel- und Bergstation ist weit fortgeschritten, und die Betriebsaufnahme im Dezember ist so gut wie gesichert.

Auf ihrer Weiterfahrt rechts liegengelassen hat die Journalistengruppe dann die Gondelbahn von Schönried aufs Rellerli mit ihrer spektakulären Kurve: Die Anlage wird Ende dieser Herbstsaison stillgelegt und dann zurückgebaut. Dafür informierten sie sich über den nächsten Bau, nämlich jenen der Panorama-Gondelbahn aufs Eggli, den «Prominentenberg» von Gstaad. Dieser beginnt im kommenden Frühling, und die neue Anlage mit Zehner-Gondeln im Porsche-Design – gross genug auch für Kinderwagen und Rollstühle – wird ab Wintersaison 2020 den Aussichtsbereich und auch das Skigebiet der benachbarten waadtländischen Videmanette erschliessen.

Take-off auf tausend Metern

Der Abschluss der Fahrt galt den vor wenigen Wochen eingeweihten Neubauten auf dem Flugplatz Gstaad. Dieser erfüllt sowohl eine wichtige Rolle zur Erschliessung der Destination durch die General Aviation wie auch als Basis für die Versorgungs- und Rettungsflüge der Air-Glaciers sowie als Segelflugglager.



Der Flugplatz von Gstaad Saanen hat ein neues Terminal und neue Hangars erhalten.

MITARBEIT: JÜRIG D. LÜTHARD