

BÄHNDLER-RÖVÜ

Nr. 103 | Juni 2025

Das Magazin der Jungfraubahnen

Nachhaltigkeitsreise 2025

Hintisberg

Projekt auf gutem Weg

Gesundheitsmanagement

Resilienz als Schlüsselkompetenz

ESC und BEA

Publizität für die Jungfraubahnen

Die Online-Ausgabe
im Intranet:
jungfrau.ch/br



Generalversammlung der JBH AG



ECM-Zertifizierung – Radsatzinspektion



Christoph Hofstetter mag Herausforderungen

Inhalt

AKTUELLES

Oliver Hammel hat den CEO-Posten übernommen	4
Generalversammlungen im Zeichen guter Geschäftsergebnisse	5
Auf Nachhaltigkeitsreise durch die Jungfraubahnen	6
Schynige Platte: Bauarbeiten und neuer Skywalk	8
ECM-Zertifizierung: Instandhaltung Rollmaterial	10
Urs Siegenthaler zur digitalen Fitness der Jungfraubahnen	12

PROJEKTE

Verfahren zur Nutzungsplanung der neuen Firstbahn gestartet	14
Alpine Photovoltaik-Anlage: Projekt auf gutem Weg	18

EVENTS

Die Jungfraubahnen als nationale Sponsorin des ESC	20
Die Jungfraubahnen an der BEA 2025	20
Freestyle Stars im Snowpark Grindelwald First	21
Electro Day Dance auf der First	22
Perfekter Après-Ski am After Slopes Sounds	22
Mit der Brünig Dampfbahn nach Grindelwald	23

HR

BGM-Roadmap 2025: Resilienz als Schlüsselkompetenz der Zukunft	24
--	----

MITARBEITENDE

WAB Seite Grindelwald: Oberbaustabilität verbessert	26
Für seinen Wunschberuf ist Til Jost früh selbständig geworden	27
«Wir geben 150 Prozent für die Sicherheit und Qualität»	28
Mitarbeitendenanlass mit Überraschungsauftritt von Gölä	30
Betriebsfeuerwehr: Heissausbildung und personelle Veränderungen	31
Jubiläen	32

DIES & DAS | AGENDA

Bravo!	34
Wettbewerb	34
Bewertungen	35
Agenda	35

Keine Mutationen mehr

Nach internen Bedenken werden die Mutationen ab sofort nicht mehr in der Bähndler-Rövü abgedruckt. Zudem wird bei den Jubiläen nur noch der Jahrgang und nicht mehr das Geburtsdatum aufgeführt.

Impressum

Redaktion: Annette Fuhrer, Nadine Gehri, Dominik Liener, Marco Luggen, Kathrin Naegeli, Andreas Schmitz, Gian Simmen, Daniela Wyss
Bähndler-Rövü, Harderstrasse 14, CH-3800 Interlaken, Tel. +41 33 828 71 11,
Mail: info@jungfrau.ch

Erscheint: zweimal jährlich

Auflage: 1800 Exemplare

Redaktionsschluss für die Nummer 104: 4. November 2025

Titelbild: Collage





Dominik Liener
Leiter Infrastruktur und Technik

Liebe Jungfraubähdler*innen

Was braucht es heute alles, um eine Baubewilligung für einen Neu- oder Umbau zu erhalten? Was hat das revidierte Raumplanungsgesetz für Auswirkungen auf die Projekte bei den Jungfraubahnen? Wer kann wann Einsprachen zu einem Projekt erheben?

Solche Fragen beschäftigen mich immer intensiver und das Beispiel der V-Bahn zeigt, dass es schon ab dem Jahr 2010 rund acht Jahre dauerte, um im Jahr 2018 mit der Bauausführung starten zu können. Leider hat sich diese Tendenz in den letzten Jahren noch verstärkt.

In der Jungfrau Region gibt es zahlreiche touristische Projekte und Herausforderungen rund um die Weiterentwicklung unserer Infrastrukturanlagen. Um- und Neubau sowie die Instandhaltung von touristischen Infrastrukturen wie Restaurants, Eisen- und Seilbahnen, Adventureangeboten und Skigebieten sind entscheidend, um den Besuchenden ein schönes Erlebnis zu bieten. Ebenso wichtig ist es, nachhaltige Praktiken zu fördern, um die Umweltbelastung zu minimieren und die Region für zukünftige Generationen zu erhalten.

Nun zu den einzelnen Punkten:

Das revidierte Raumplanungsgesetz wird voraussichtlich 2026 in Kraft treten und hat mehrere Auswirkungen auf Tourismusanlagen und Berggebiete:

- Die Revision erweitert die Möglichkeiten für Abbruch und Wiederaufbau sowie energetische Sanierungen von Gebäuden ausserhalb der Bauzonen, betrifft also einen Grossteil unserer Infrastruktur.
- In touristischen Regionen gibt es strengere Regelungen für den Bau von Zweitwohnungen. Dies soll die Landschaft schützen und die lokale Bevölkerung unterstützen, könnte aber Investitionen in touristische Immobilien einschränken.
- Projekte zum Ausbau erneuerbarer Energien, wie Wind- und Solaranlagen, müssen sich an die neuen Planungs- und Bewilli-

gungsverfahren anpassen. Das betrifft besonders Berggebiete, wo solche Anlagen geplant sind.

Diese Änderungen sollen die Verfahren zur Raumplanung vereinfachen und beschleunigen, können aber auch Herausforderungen für bestehende und geplante Tourismusprojekte mit sich bringen.

Unsere strategischen Weiterentwicklungsprojekte – Erneuerung Firstbahn, Projekte am Eigergletscher und Erneuerung Berghaus Jungfrau – befinden sich alle ausserhalb der Bauzone. Der Kanton Bern erteilt kaum noch Ausnahmegewilligungen, weshalb wir gefordert sind, für diese Standorte sogenannte Nutzungsplanungen/Überbauungsordnungen zu erstellen. Das hat einen mehrjährigen Prozess zur Folge, welcher immer über eine Gemeinde erfolgen muss, da die Raumplanung eine kommunale Aufgabe ist.

Wir setzen uns tagtäglich für die Instandhaltung und Weiterentwicklung unserer vielfältigen Infrastrukturanlagen ein.

Zentral ist das Baubewilligungsverfahren, um sicherzustellen, dass alle rechtlichen und planerischen Anforderungen erfüllt werden. Das Dossier beinhaltet alle relevanten Dokumente, wie technische Berichte, Fachgutachten, Bauphasen und Installationsplätze, Umweltabklärungen usw. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Eisenbahn- und Seilbahnprojekte laufen immer über das Bundesamt für Verkehr (BAV). Diese Verfahren dauern inzwischen auch bis zu drei Jahre.

Unsere strategischen Weiterentwicklungsprojekte befinden sich alle ausserhalb der Bauzone.

Wo stehen wir derzeit in einigen unserer Projekte:

- Station und Doppelspur Schwendi: Es finden aktuell Einsprachenverhandlungen mit Anstössern statt.
- Erneuerung Depot Schynige-Platte Bahn: Da warten wir seit zwei Jahren auf die Baubewilligung, der Baustart verzögert sich.
- Alpine Solaranlage Hintisberg: 13 Monate dauerte die Bereinigung mehrerer Fachberichte bis zur öffentlichen Auflage, welche Anfang Juni zu Ende ging.

Bei Projekten in touristischen Berggebieten gibt es zwei Möglichkeiten, welche die Bürgerinnen und Bürger sowie Interessengruppen/Organisationen zur Einsprache nutzen können. So müssen einerseits Nutzungsplanungen und Baueingaben öffentlich aufgelegt werden. Während dieser Zeit können betroffene Personen und Organisationen Einsprache erheben. Andererseits gibt es noch das Verbandsbeschwerderecht. Dieses ermöglicht es bestimmten Organisationen, gegen Entscheidungen von kantonalen oder Bundesbehörden Einspruch zu erheben. Es soll ein Gegengewicht sicherstellen, dass Umwelt- und Naturschutzaspekte bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

Dies alles sind Gründe, warum es heute bis zu einer Baubewilligung viel Zeit und Ausdauer benötigt resp. es im einen oder anderen Fall zu Verschiebungen der Bauausführung kommt. Wir sind darin geübt und setzen uns tagtäglich für die Instandhaltung und Weiterentwicklung unserer vielfältigen Infrastrukturanlagen ein.

Oliver Hammel hat den CEO-Posten übernommen

Seit dem 13. Juni 2025 ist Oliver Hammel als neuer CEO der Jungfraubahnen im Amt. Der 42-Jährige geht die neue Aufgabe mit Zuversicht an: «Die Jungfraubahnen sind grundsolide aufgestellt und können auf Mitarbeitende zählen, die mit Herzblut, Fachwissen und viel Freude am Erfolg des Unternehmens arbeiten», erklärt Oliver Hammel. Er folgt auf Urs Kessler, der am 12. Juni 2025 seinen letzten Arbeitstag als Direktor der Jungfraubahnen hatte.

Bei seinem Einführungsprogramm habe er viele motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kennengelernt, sagt Oliver Hammel. Nun freue er sich darauf, seine neue Aufgabe anzugehen. Viele der strategischen Projekte seien klar aufgezeichnet und initialisiert. «Wir werden auch in Zukunft an diesen weiterarbeiten und somit den langfristigen und nachhaltigen Erfolg der Unternehmung sicherstellen», erklärt der neue CEO.

Wie in solchen Ämtern üblich, wird er sich nach rund 100 Tagen im Amt ausführlicher zu den strategischen Projekten und der Unternehmensentwicklung im Allgemeinen äussern. Der Zeitpunkt wird mit der Veröffentlichung des Halbjahresergebnisses zusammenfallen.

Von Bangkok nach Interlaken

Vor seinem Umzug aus Bangkok nach Interlaken war Oliver Hammel seit 2015 beim globalen Unternehmen DKSH tätig. Er leitete zuletzt

als Direktor den Geschäftsbereich Technologie für die Märkte Thailand, Laos, Kambodscha und Myanmar (Burma).

Geboren ist der 42-Jährige in Liestal (BL) und hat in Safenwil eine Lehre als Konstrukteur bei der Firma Scholl gemacht. Er absolvierte diverse Weiterbildungen in Leadership und Marketing/Verkauf. Oliver Hammel ist verheiratet, hat eine 9-jährige Tochter und lebt in Interlaken.

Text: Redaktion



Urs Kessler



Oliver Hammel

Generalversammlungen im Zeichen guter Geschäftsergebnisse und des CEO-Wechsels

Die beiden Generalversammlungen der Jungfrau-
bahn Holding AG und der Berner
Oberland-Bahnen AG sind dieses Jahr im Zeichen der guten Geschäftsergebnisse und
nicht zuletzt des CEO-Wechsels gestanden. Urs Kesslers Wirken wurde mit entsprechenden
Würdigungen und Geschenken verdankt, Oliver Hammel stellte sich den Aktionärinnen
und Aktionären jeweils kurz vor.

Bei der Generalversammlung (GV) der Jungfrau-
bahn Holding AG (JBH AG) konnten am 12. Mai
2025 im Casino Kursaal Interlaken rund 1400 Ak-
tionärinnen und Aktionäre begrüsst werden. Ver-
waltungsratspräsident Heinz Karrer führte durch
die gut drei Stunden dauernde GV. Nebst den
sehr guten Zahlen zum Jahr 2024 vernahmen die
Anwesenden auch Abschiedsworte für Urs und
Rita Kessler und sahen den Film der Mitarbeiten-

den, der zum Abschied von Urs Kessler gedreht
wurde; Oliver Hammel stellte sich kurz vor und
am Schluss schallten die Alphornklänge von Willi
Michel, Urs Grossmann und Urs Zimmermann
durch den Saal.

GV BOB AG

Die Generalversammlung der Berner Oberland-
Bahnen AG fand am 11. Juni 2025 im Thea-

tersaal des Kursaals in Interlaken statt. Auch
da standen das Geschäftsergebnis des Jahres
2024 und der CEO-Wechsel im Mittelpunkt.
Verwaltungsratspräsident David Beeler ver-
abschiedete Urs Kessler und wünschte gleich-
zeitig dessen Nachfolger Oliver Hammel gutes
Gelingen am neuen Wirkungsort.

Text: Redaktion



Auf Nachhaltigkeitsreise durch die Jungfraubahnen

Im vierten Teil der Nachhaltigkeitsreise richtet sich der Blick über die Betriebsgrenzen hinaus – hin zu den Wäldern im Gebiet der Jungfraubahnen. Es geht um deren vielfältige Bedeutung, die Herausforderungen durch den Klimawandel – und welche konkreten Massnahmen ihren langfristigen Schutz sichern sollen.



Die Hardermatte zählt zu den wertvollsten Lebensräumen für Artenvielfalt in der Schweiz

Wälder schützen vor Naturgefahren, reinigen die Luft, speichern CO₂ und bieten Lebensraum für eine beeindruckende Vielfalt an Tieren, Pflanzen und Insekten. Gemeinsam mit lokalen Forstbetrieben setzen sich die Jungfraubahnen gezielt für die Pflege dieser wertvollen Lebensräume ein – 2025 sind zwei neue Projekte geplant.

Hardermatte: Förderung der Biodiversität

Die Hardermatte ist im nationalen Inventar für Trockenwiesen und -weiden eingetragen und zählt damit zu den wertvollsten Lebensräumen für die Artenvielfalt in der Schweiz. Dank der finanziellen Unterstützung der Jungfraubahnen kann Jonas Heuberger, Revierförster von Unterseen, mit seinem Team gezielte Wald- und

Ein intakter Wald schützt vor Naturgefahren.

Böschungspflege im Bereich der Hardermatte durchführen. Durch diese spezifische Pflege wird der angrenzende Wald stabilisiert, artenreicher gestaltet und ist besser gegen Stürme sowie Trockenheit gewappnet. Gleichzeitig profitiert auch die Hardermatte in unmittelbarer Nähe: Durch die Schaffung eines gestuften, strukturreichen Waldrandes entsteht ein wichtiges Übergangsbiotop mit grossem Potenzial für Biodiversität.

Das Hauptziel ist, den Lebensraum für verschiedene Arten zu erhalten und gezielt zu fördern. «Mit den forstlichen Beiträgen und dem Holzerlös allein liesse sich das Projekt nicht realisieren», sagt Jonas Heuberger: «Die Zusammenarbeit mit den Jungfraubahnen ist eine grosse Chance, um gemeinsam wirkungsvolle Waldpflege in der Region zu betreiben.»

Grindelwald: Klimaresistente Bäume

Der Klimawandel verändert die Bedingungen in den Alpen schneller, als es viele Wälder verkraften. Besonders die weit verbreitete Fichte leidet zunehmend unter Hitze, Trockenheit und Schädlingsbefall – etwa durch den Borkenkäfer, dessen Ausbreitung durch milde Winter zusätzlich begünstigt wird.

Um dem entgegenzuwirken, hat das Team von Beat Hofer, Revierförster von Grindelwald, im April 2025 an verschiedenen Standorten im Gemeindegebiet Grindelwald rund 1000 «Klimabäume» gepflanzt. Dabei handelt es sich um Arten wie Feld- und Spitzahorn, Birke, Buche oder Aspe – Baumarten, die deutlich widerstandsfähiger gegenüber den Folgen des Klimawandels sind.

«Ein intakter Wald schützt nicht nur vor Naturgefahren, sondern bietet auch Erholung für Gäste und Einheimische. Die finanzielle Unterstützung der Jungfraubahnen hilft uns, diese Lebens- und Erlebnisräume zu erhalten», sagt Beat Hofer.

Mit lokalem Engagement für gesunde und klimaresiliente Wälder wird die Nachhaltigkeitsstrategie der Jungfraubahnen heute und in Zukunft gezielt vorangetrieben – regional, ökologisch und langfristig.

Text: Marcel Abegglen

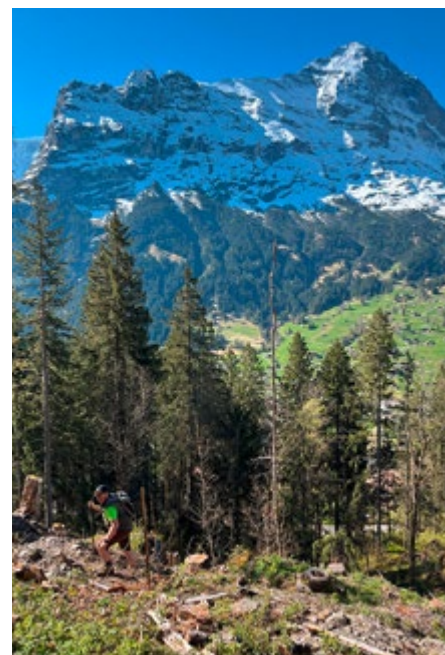
Nachhaltigkeitsbericht 2024

Der neuste Nachhaltigkeitsbericht der Jungfraubahn-Gruppe wurde gemeinsam mit dem Geschäftsbericht 2024 veröffentlicht und bietet einen umfassenden Einblick in die erreichten Fortschritte sowie die zukünftigen Zielsetzungen. Er wurde an der Generalversammlung 2025 offiziell genehmigt.

www.jungfrau.ch/geschaeftsbericht-2024/nachhaltigkeit

Auch die Berner Oberland-Bahnen AG hat im Berichtsjahr 2024 erstmals das Thema Nachhaltigkeit explizit in ihren Geschäftsbericht aufgenommen – ein wichtiger Schritt hin zu mehr Transparenz und einer nachhaltigen Unternehmensführung.

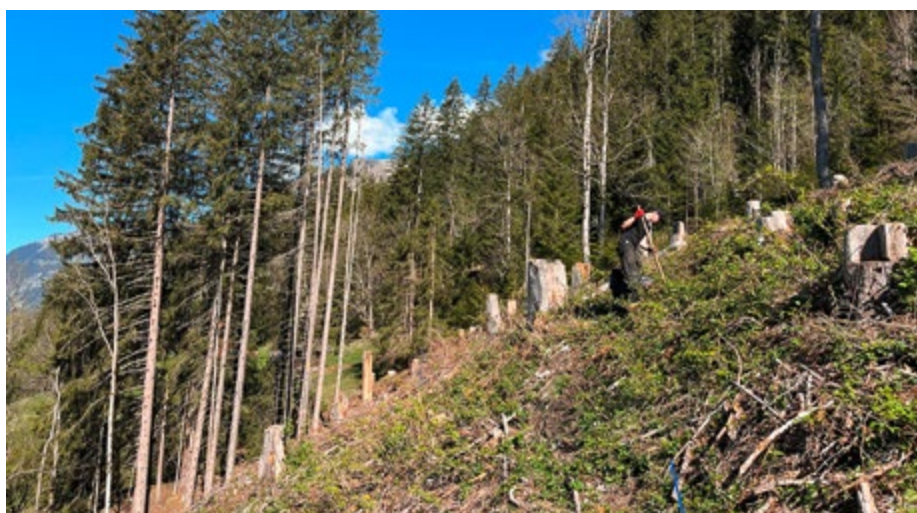
www.jungfrau.ch/geschaeftsbericht-bob-2024/



Auch lokale Freiwillige waren im Einsatz



1000 «Klimabäume» wurden gepflanzt



Baumpflanzung im steilen Gelände bedeutet Handarbeit



Jeder neu gepflanzte Baum wird markiert



Klimaresistente Bäume ersetzen die gefälltten Bäume

Schynige Platte: Bauarbeiten und neuer Skywalk

Die Schynige Platte-Bahn ist am 21. Juni 2025 in die neue Saison gestartet. Vorgängig fielen nebst den geplanten Erneuerungsarbeiten an der Strecke zusätzliche Stabilisierungsarbeiten im Grätlitunnel an. Kurz vor dem Saisonstart konnte auch der Schynige Platte Skywalk, die neue Aussichtsplattform beim Bergrestaurant und -hotel, fertiggestellt und eingeweiht werden.



Schynige Platte Skywalk mit Eiger, Mönch und Jungfrau

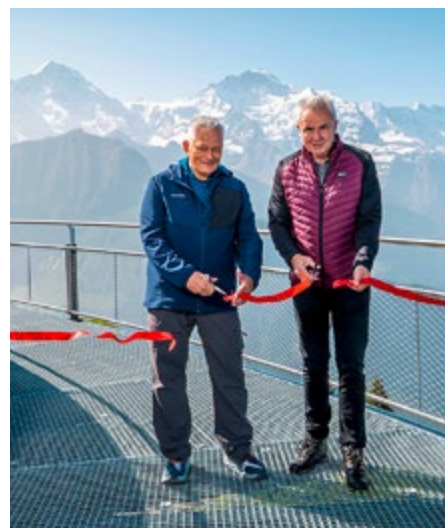
Auf First gibt es den Cliff Walk, auf dem Harder den Zwei-Seen-Steg und seit dem 10. Juni hat auch die Schynige Platte eine imposante Aussichtsplattform. Vom neuen, geschwungenen Schynige Platte Skywalk können Gäste die beeindruckende Bergkulisse von Eiger, Mönch und Jungfrau ebenso geniessen wie den Niesen und den Thunersee in der Ferne. Die neue Attraktion

integriert sich bestens in die bestehende Kulisse aus Spielplatz sowie Bergrestaurant und -hotel. Sie schliesst nahtlos an die bestehenden Zugangs- und Wanderwege an und besticht mit einer geschwungenen Boomerang-Form. Der Skywalk ragt elegant und stützenfrei über die vorhandene Alpwiesen-Vegetation hinaus. Diese kann weiterhin gedeihen dank dem Gitterrostboden, der Sonnenlicht und Niederschläge durchlässt.

Vom neuen Skywalk können die Gäste die beeindruckende Bergkulisse geniessen.

Bauarbeiten abgeschlossen

Vor dem Saisonstart am Samstag, 21. Juni 2025, konnten auch die geplanten Erneuerungsarbeiten an der Strecke abgeschlossen werden. Die zusätzlich notwendig gewordenen Stabilisierungsarbeiten im Grätlitunnel verlangten einen





Oberbauerneuerung: Beengter Bauperimeter zwischen Absturzsicherung

zeitlichen Mehraufwand, weshalb der Saisonstart um eine Woche verschoben wurde und am 21. Juni 2025 erfolgte.

Die Bahninfrastruktur der Schynige Platte-Bahn stammt grösstenteils aus den Anfangszeiten von 1893. Damit der Betrieb auch für die nächsten Jahrzehnte gewährleistet ist, wird der gesamte Oberbau erneuert, finanziert durch den Kanton Bern. Die erste Etappe erfolgte im April 2023. Geplant sind weitere Etappen, die jeweils im Herbst nach Betriebsschluss beziehungsweise im Frühling vor Betriebsaufnahme ausgeführt werden. Dabei werden das Gleisbett saniert, Schienen und Schwellen ersetzt und teilweise die Kastenzahnstangen ausgetauscht. Geplant

Damit der Betrieb auch für die nächsten Jahrzehnte gewährleistet ist, wird der gesamte Oberbau erneuert.

ist auch ein Neubau der Werkstätte Wilderswil. Alle Arbeiten an den Loks und Wagen werden dort von den Mitarbeitenden direkt und von Hand vor Ort ausgeführt.

Text: Redaktion

Prospekt historisches Rollmaterial

Der Faltprospekt über das historische Rollmaterial der Schynige Platte-Bahn erfreut sich grosser Beliebtheit. Deshalb wurde er auf die Saison 2025 komplett aufgefrischt. Einerseits gab es von allen Loks neue Bilder. Andererseits wurden die Texte überarbeitet und ergänzt, zum Beispiel mit Informationen über die Erneuerung der Bahninfrastruktur. Aufgelegt ist der Prospekt einerseits am Bahnhof Wilderswil. Andererseits ist die elektronische Version zusammen mit dem aktuellen Rollmaterialverzeichnis und weiteren Informationen zur Geschichte der Bahn auf der entsprechenden Webseite zu finden.



Einschottern Oberbau



Grätlittunnel: Einbau Stahlbogen zur Verstärkung



Stabilisierungsmassnahmen im Grätlittunnel

ECM-Zertifizierung: Instandhaltung Rollmaterial

Die Sicherheit hat bei den Jungfraubahnen seit jeher einen sehr hohen Stellenwert. Zu einem sicheren Betrieb der Eisenbahnen gehört auch die Instandhaltung des Rollmaterials. In den letzten gut zehn Jahren wurden die Anforderungen an eine sichere Instandhaltung des Rollmaterials konkretisiert. Sie werden unter dem Begriff «ECM» zusammengefasst. Im März 2025 erlangten die Jungfraubahnen im Rahmen eines dreitägigen Audits die ECM-Erstzertifizierung.



Drehgestell wird zur Überführung in die Komponentenaufarbeitung abgesenkt

Aber was heisst ECM eigentlich? ECM ist eine Abkürzung des englischen Begriffs «Entity in Charge of Maintenance», auf Deutsch «die für die Instandhaltung verantwortliche Stelle». Die ECM-Regelwerke entstanden ab 2010 als Reaktion auf das Eisenbahnunglück im italienischen Viareggio.

Seit 2019 auch in der Schweiz

Seit 2019 ist ECM auch in der schweizerischen Eisenbahnverordnung verankert. Die Verordnung fordert, dass alle für die Instandhaltung

Das Instandhaltungssystem umfasst alles, was zur fachgerechten und sicheren Instandhaltung des Rollmaterials notwendig ist.

von Fahrzeugen verantwortlichen Stellen ihre Instandhaltung entsprechend den ECM-Grundsätzen organisieren müssen. Das heisst, sie müssen ein sogenanntes «Instandhaltungssystem» betreiben, welches konform zu den europäischen ECM-Verordnungen ist.

Das Instandhaltungssystem umfasst alles, was zur fachgerechten und sicheren Instandhaltung des Rollmaterials notwendig ist. Dies fängt an bei der Übernahme des Fahrzeugs vom Hersteller und findet seine Fortsetzung bei der Überführung der Instandhaltungsvorgaben in die Werkstätten.

Weiter führt es über den ganzen Lebenszyklus des Fahrzeugs mit präventiver Instandhaltung, Umgang mit Störungen und Reparaturen sowie Änderungen, bis hin zur Ausserbetriebnahme des Fahrzeugs. Dabei wird der Grundsatz verfolgt, dass die Instandhaltung zu jeder Zeit anhand freigegebener Vorgaben erfolgt, korrekt durchgeführt und dokumentiert wird.

Klare Verantwortlichkeiten

Um dies sicherzustellen, stehen klare Verantwortlichkeiten im Zentrum: ECM definiert dazu vier Rollen, ECM 1 bis 4. Die Rolle ECM 1 ist die Managementfunktion und verantwortet den Aufbau und die Wirksamkeit des Instandhaltungssystems. Diese Rolle wird bei den Jungfraubahnen von der Leitung Rollmaterial/Werkstätten zusammen mit der Geschäftsleitung wahrgenommen.

Die Rolle ECM 2 verantwortet die korrekten Instandhaltungsvorgaben inkl. deren Weiterentwicklung, sofern Bedarf besteht. Sie wird vom Flottenmanagement wahrgenommen. Die Rolle ECM 3 verantwortet die Instandhaltungsplanung sowie die Schnittstelle zum Betrieb, indem sie den Betrieb über den Instandhaltungsbedarf und die Betriebssicherheit der Fahrzeuge auf dem Laufenden hält.

Die Rolle ECM 4 übernimmt die eigentliche «Erbringung der Instandhaltung» an Fahrzeugen und Komponenten. Aufgrund der bahnspezifischen Werkstätten-Organisationen bei den Jungfraubahnen übernimmt die jeweilige Werkstattdirektion zusammen mit dem Kader die Rollen ECM 3 und 4.



Mechanische Fertigung von Rollmaterial-Komponenten

Festgelegte Prozesse und diverse Tools

Das Zusammenspiel der ECM-Rollen unter sich sowie im Umfeld des gesamten Unternehmens muss geregelt sein. Dies erfolgt durch die festgelegten Prozesse im IMS. Zudem müssen weitere Aspekte für eine sichere Instandhaltung strukturiert sein. Dabei kommen verschiedene Tools zum Einsatz: z. B. die digitalen Tools der Instandhaltungssoftware Boom für die Planung und Dokumentation der Instandhaltung oder das Kompetenzmanagement von Rexx-HR.

Aber auch konventionelle papiergebundene Ablagen stehen im Einsatz, z. B. für die Über-

Positiv gewürdigt wurde das Instandhaltungssystem im Ganzen und die hohe Fachkompetenz sowie das Engagement aller Mitarbeitenden.

wachung von Messmitteln. Im Aufbau befindet sich zurzeit auch ein digitales Dokumentenmanagementsystem. Dieses wird mittels eindeutiger Dokumentennummern und Versionierung sowie einem Workflow zur Prüfung und Freigabe eine eindeutige Dokumentenlenkung sicherstellen.

SQS-Audit erfolgt

Im März 2025 wurde das Instandhaltungssystem der Jungfraubahnen durch SQS auditiert. Die Konformität unseres Instandhaltungssystems zu den ECM-Vorgaben wurde dabei geprüft und bestätigt. Positiv gewürdigt wurde das Instandhaltungssystem im Ganzen und die hohe Fachkompetenz sowie das Engagement aller Mitarbeitenden. Nebst den positiven Rückmeldungen gibt es noch zwei Nebenabweichungen zu bereinigen: In der Instandhaltungsentwicklung und im Dokumentenmanagement soll der Reifegrad noch erhöht werden.

Text: Stefan Vögeli



Radsatzinspektion mit Laservermessungsgerät

Urs Siegenthaler zur digitalen Fitness der Jungfraubahnen

Digitalisierung bedeutet die Umwandlung analoger Prozesse in digitale Formate zur Effizienzsteigerung und Kostenreduktion. Digitale Transformation hingegen umfasst eine grundlegende Änderung der Arbeitsweise und der Unternehmenskultur, die neue Geschäftsmodelle ermöglicht und das Unternehmen agiler und wettbewerbsfähiger macht. Urs Siegenthaler, Leiter Informatik, gibt Auskunft zu den diversen Aspekten der digitalen Fitness bei den Jungfraubahnen.

Auf einer Skala von 1–10, wie hoch ist der digitale Fitnesslevel der Jungfraubahnen?

Diese Frage kann ich nicht generell beantworten. In einer Unternehmung wie den Jungfraubahnen mit so vielfältigen Tätigkeitsbereichen muss differenziert werden. Es gibt Bereiche, wie etwa Top of Travel, die sind im Bereich der digitalen Transformation auf einem hohen Fitnesslevel. Es gibt aber auch Bereiche, da gibt es noch viel Potenzial, sowohl was die Digitalisierung und die digitale Transformation betrifft. Dabei spielen beispielsweise strategische, technische, organisatorische, soziale und sicherheitstechnische Aspekte eine Rolle. Wenn ich mich zum Fenster hinauslehne, dann würde ich mal sagen, Fitnesslevel 6 für die Digitalisierung und Fitnesslevel 3 bei der digitalen Transformation.

Wie sieht aus Sicht des Leiters IT die Strategie bzw. das Vorgehen der Jungfraubahnen punkto Digitalisierung aus? Was sind die Hauptpunkte?

Momentan werden Digitalisierungsvorhaben oder digitale Transformationen punktuell vorangetrieben und umgesetzt. 2024 wurde von verschiedenen Bereichen eine Einschätzung zum Digitalisierungsbedarf in einem «Kompass Digitalisierungssituation JBH» zusammengetragen.

Im Jahr 2025 soll nun eine unternehmensweite Digitalstrategie erarbeitet werden.

Wo liegen die grössten Herausforderungen der Jungfraubahnen punkto Digitalisierung resp. digitaler Transformation?

Damit wir in Zukunft erfolgreich sein können, müssen wir uns einigen Herausforderungen stellen. An dieser Stelle möchte ich betonen, Basis unseres Handelns sind immer die von den



Cyber-Sicherheit ist ein Thema, das Urs Siegenthaler, Leiter Informatik, und sein Team beschäftigt

Digitalisierung sollte Teil der Unternehmenskultur werden.

Kundinnen und Kunden gefragten Produkte oder Dienstleistungen und das Gästelerlebnis. Punkto Digitalisierung und digitaler Transformation sehe ich die grössten Herausforderungen in den folgenden Bereichen: Strategie – wir müssen einen Plan haben. Unterneh-

menskultur – Digitalisierung sollte Teil unserer Unternehmenskultur werden. Know-how – wir wollen die digitalen Fähigkeiten der Mitarbeitenden fördern und mit passenden Partnern zusammenarbeiten.

Pioniergeist hat Tradition bei den Jungfraubahnen – auch einmal etwas ausprobieren ohne Erfolgsgarantie. Und last but not least müssen wir Technologietrends erkennen, antizipieren und adaptieren.

Was tun die Jungfraubahnen für die digitale Fitness ihrer Mitarbeitenden?

In diesem Bereich braucht es einige Veränderungen. Wenn Digitalisierung in der DNA der Jungfraubahnen spürbar sein soll, dann muss

Sicherheit und Cyber-Sicherheit sind Themen, die momentan alle beschäftigen und immer mehr Ressourcen in Form von Geld und Arbeitsstunden binden.

das digitale Know-how und Verständnis bei den Mitarbeitenden breit verankert und abgestützt werden.

Was tun die Jungfraubahnen für die digitale Sicherheit?

Sicherheit und Cyber-Sicherheit sind Themen, die momentan alle beschäftigen und immer mehr Ressourcen in Form von Geld und Arbeitsstunden binden. Durch den wachsenden Einsatz von IT-Anwendungen wächst auch die mögliche Angriffsfläche für Cyberattacken in jeder Form. Dabei sind externe Regulatoren und eigene Sicherheitsüberlegungen die Hauptkostentreiber.

Bei den Jungfraubahnen geht es darum, interne Systeme, aber auch Systeme, die bei Fremdanbietern stehen, zu schützen. Es geht zum Beispiel um den Schutz vor Datendiebstahl, Datenmanipulation, Computerviren, unberechtigtem Zugang, Störungen des ordentlichen Betriebs oder Überlastung.

Was sind die wichtigsten Aspekte in Bezug auf digitale Sicherheit und Vorsicht vor Cyberkriminalität, die Mitarbeitende beachten sollten?

Das Wichtigste ist die Wachsamkeit! Mitarbeitende sollten verdächtige Aktivitäten sofort intern via Informatik-Hotline melden. Sie sollten E-Mails und Anhänge kritisch prüfen und im Zweifelsfall nicht öffnen. Computer sollten beim Verlassen des Arbeitsplatzes gesperrt werden. Wichtig ist auch, dass Anmeldeinformationen nicht an Dritte weitergegeben und die Passwortrichtlinien beachtet werden. Beim Fernwartungszugang auf Firmengeräte ist äußerste Vorsicht geboten. Mitarbeitende sollten nur Arbeitsgeräte mit dem Jungfraubahnen-Netzwerk oder mit dem Arbeits-PC verbinden und Daten entsprechend ihrer Klassifizierung behandeln. Sie sollten Zugang nur gewähren, wenn es unbedingt nötig ist und die Personen oder Firmen ihnen bekannt sind.

Interview: Annette Fuhrer

Umfrage digitaler Fitnesslevel

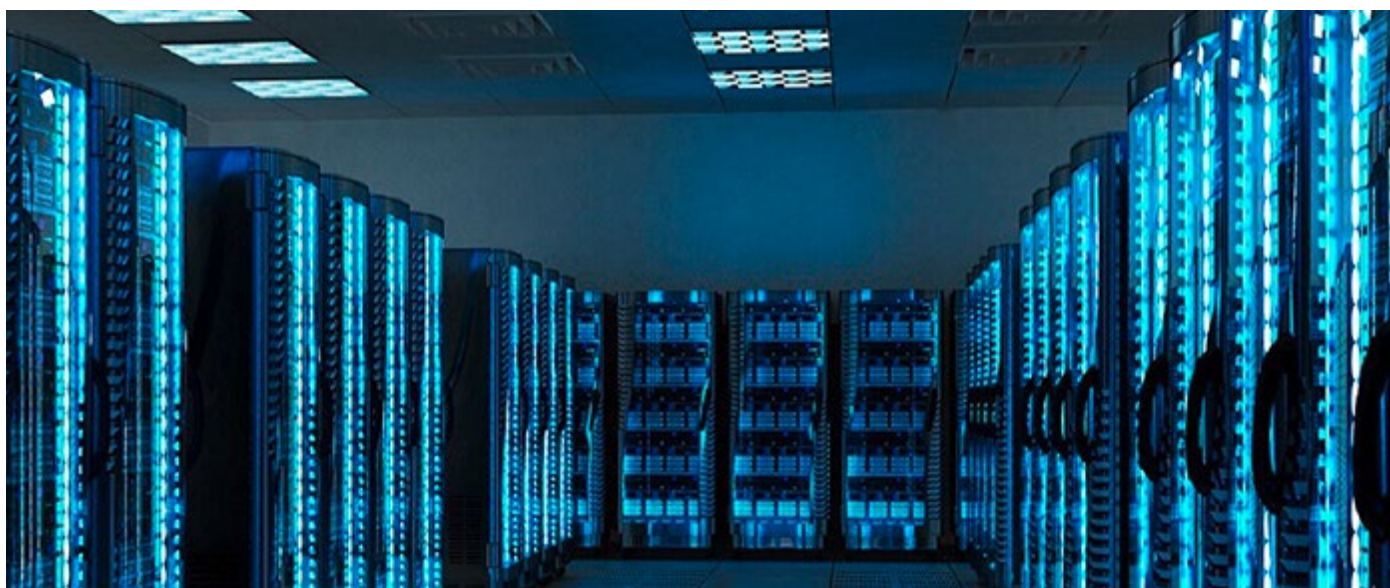
Wie hoch schätzen Sie den digitalen Fitnesslevel der Jungfraubahnen punkto Digitalisierung und digitaler Transformation ein?



Meldepflicht von Cyber-vorfällen für kritische Infrastrukturen

Der Bundesrat hat am 7. März 2025 die Meldepflicht für Cyberangriffe auf kritische Infrastrukturen per 1. April 2025 in Kraft gesetzt. Die Betreiberinnen und Betreiber von kritischen Infrastrukturen werden verpflichtet, dem Bundesamt für Cybersicherheit (BACS) Cyberangriffe innerhalb von 24 Stunden nach deren Entdeckung zu melden. Können bei der Erstmeldung noch nicht alle Angaben gemacht werden, besteht eine Frist von 14 Tagen, um die Meldung zu vervollständigen.

Das BACS ist das Kompetenzzentrum des Bundes für Cybersicherheit und damit erste Anlaufstelle für die Wirtschaft, Verwaltung, Bildungseinrichtungen und die Bevölkerung bei Cyberfragen. Es ist verantwortlich für die koordinierte Umsetzung der Nationalen Cyberstrategie (NCS).



Verfahren zur Nutzungsplanung der neuen Firstbahn gestartet

Nach umfangreichem Variantenstudium und Standortentscheid Talstation im Mai 2024 beim Bahnhof Grindelwald liegt die Nutzungsplanung nach intensiver Planungszeit zur Mitwirkung auf. Dies ermöglicht nun eine breite öffentliche Diskussion zum Vorhaben. Im Anschluss folgt die Eingabe beim Kanton zur Vorprüfung. Auch zum künftigen Verkehrskonzept haben sich die Verantwortlichen Gedanken gemacht. Künftig gilt es, die Tagesgäste bestmöglich auf das P+R in Matten zu lenken und damit die Anreise mit dem öV noch stärker zu fördern.

Die Variante mit der neuen Talstation an sehr zentraler Lage beim Bahnhof bildet einen neuen, wichtigen Baustein im Ortsbild von Grindelwald und bietet die Möglichkeit, die Situation um den Bahnhof von Grindelwald wesentlich aufzuwerten. Entsprechend wichtig sind die Gestaltung der Talstation und ein attraktiver Nutzungsmix.

Im Sinne einer modernen Talstation sollen deshalb ergänzende Nutzungen (Shoppingangebot, Gastronomie, Büroflächen, Publikumsnutzungen, Parking, Ticketverkauf etc.) angeordnet

**Im Sinne
einer modernen
Talstation sollen
ergänzende
Nutzungen
angeordnet werden
können.**

werden können. Auch die zusätzlichen Möglichkeiten von Beherbergungsangeboten (Personal) oder Erstwohnungen sind in die Planung eingeflossen. Mit der Durchführung eines Workshopsverfahrens unter Einbindung von Vertreterinnen und Vertretern der Einwohnergemeinde sowie einer Fachjury konnte die Nutzungsmasse der Baufelder im Bereich der Tal- und Bergstation festgelegt werden. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die vorliegende Nutzungsplanung mit Überbauungsordnung (UeO) und Zonenplanänderungen.

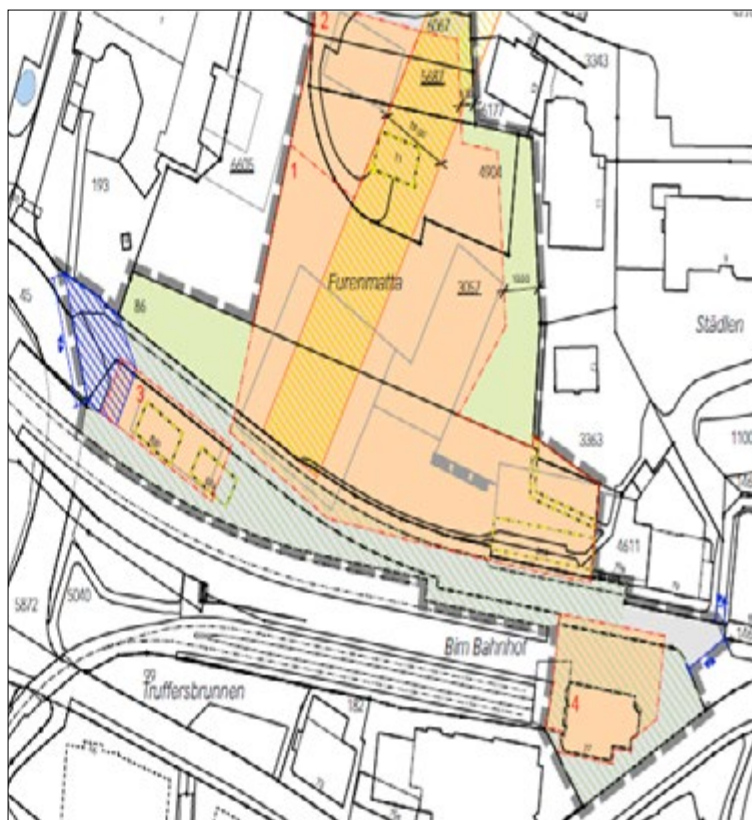




Planung/Entwurf



Planung/Entwurf



Talstation Links: Volumenmodelle aus den Workshopsverfahren. Rechts: die daraus abgeleiteten Baufelder für die Nutzungsplanung

Aktueller Stand Verkehrsüberlegungen/Verkehrskonzept

Ziel ist es, bis zur Gemeindeabstimmung über die Nutzungsplanung der Firstbahn ein schlüssiges und für alle Anspruchsgruppen annehmbares Verkehrskonzept präsentieren zu können. Das Verkehrskonzept wird gemeinsam und in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der Gemeinde Grindelwald erarbeitet, da die Zuständigkeit für die Verkehrsplanung und Verkehrsregelung, die Nutzung öffentlicher Flächen sowie die Planung und der Unterhalt der Strassen und Wege bei den Behörden liegt. Im Rahmen der Testplanung wurden insgesamt zwölf Varianten für einen künftigen Busterminal und ein Parking ausgearbeitet und sechs davon vertieft geprüft:

1. Parkhaus in der Fuhrenmatta, Busterminal zwischen BOB und neuer Talstation Fuhrenmatta oberirdisch (V5)
2. Parkhaus in der Fuhrenmatta, Busterminal Bärplatz/Dorfstrasse oberirdisch (V8)
3. Parkhaus Sandigenstutz, Busterminal Fuhrenmatta unterirdisch (V9)
4. Parkhaus und Busterminal unterirdisch Fuhrenmatta (V10)
5. Parkhaus und Busterminal unterirdisch Fuhrenmatta mit separater Erschliessung Busterminal ab Dorfstrasse (V11)

6. Parkhaus in der Fuhrenmatta, Busterminal Bärplatz unterirdisch (V12)

Für die Weiterbearbeitung wurden aus den Workshopsverfahren die Varianten 2 (V8), 1 (V5) und 4 (V10) empfohlen. Die Verantwortlichen der Gemeinde wünschen eine verkehrsfreie Zone auf dem Bahnhofplatz und favorisieren dabei einen unterirdischen Busterminal beim Bahnhof.

Verkehrskonzept und Parking aus Sicht der Firstbahn

Erklärtes Ziel der Firstbahn und des Gemeinderates ist es, bestmöglich die Tagesgäste mit der Berner Oberland-Bahn ab dem Park+Ride Matten in die Lüscherntäler zu transportieren. Schlüssel dazu sind ein attraktiver 15-Minuten-Takt der Berner Oberland-Bahn, komfortable Umsteige-Möglichkeiten im Terminal und am Bahnhof Grindelwald sowie ein attraktives Orts- und Ski-Busangebot. Durch die Integration der Berner Oberland-Bahn in die Skipässe und Ausflugstickets wird die Anreise mit dem öV weiter gefördert.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll künftig primär ins Parkhaus Terminal geleitet werden, damit das Dorf so wenig wie möglich davon betroffen ist. Das Parkhaus weist mit Ausnahmen von einigen Tagen im Winter insbe-

**Ziel ist es,
ein schlüssiges und
für alle Anspruchs-
gruppen annehmbares
Verkehrskonzept
präsentieren zu
können.**

sondere im Sommer in der Regel noch zwischen 200 und 700 freie Plätze pro Tag auf.

An den weiterhin auftretenden acht bis zehn absoluten Spitzentagen im Winter, an denen alle Parkplatzkapazitäten ausgeschöpft sind, gilt es, entweder temporäre Parkräume (entlang der Strasse, auf Gitterrosten) zu nutzen oder das Verkehrsregime konsequent anzuwenden, indem MIV-Tagesgäste trotz Besetzung des Verkehrsleitsystems wieder nach Matten gelenkt werden.

In der Verkehrsplanung gilt, mehr Parkplätze generieren auch mehr Verkehr, da ein hohes Parkplatzangebot die Anreise mit dem MIV praktisch macht und so begünstigt. Die Schaffung von immer mehr zusätzlichen Parkplätzen

in Grindelwald wird somit auch das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs im Dorf steigern. So wird der notwendige Ortsverkehr von Einheimischen und Mehrtagesgästen behindert und das Verkehrsproblem auf die Kantonsstrasse ab Wilderswil verlagert. Dies würde auch dem von Kanton und Bund finanzierten künftigen 15-Minuten-Takt der Berner Oberland-Bahn zur Verkehrsverlagerung auf den Hauptachsen widersprechen. Mit dem 15-Minuten-Takt ist die Verbindung Grindelwald Terminal – Bahnhof Grindelwald sehr attraktiv, um zur Firstbahn oder ins Dorfzentrum zu kommen. Für die Firstbahn würden bei der neuen Talstation grundsätzlich 20–30 Parkplätze für Personal plus zusätzliche Parkplätze gemäss Bauverordnung für die Mantelnutzungen genügen.

Ski-, Ortsbus und Reisebusse

Das Ski- und Ortsbuskonzept richtet sich auch in Zukunft nach der Nachfrage. Basierend auf der gestiegenen Ganzjahres-Auslastung ist die Region Oberland Ost an der Überprüfung des Ortsbus-Angebots. Das Gruppengeschäft ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Basis-Auslastung

der Bahnen und der Hotellerie und wird auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Die Bahnen werden weiterhin aktiv eine Verlagerung von Gruppen, die mit Reisebussen anreisen, auf das P+R Matten fördern.

Zusätzlich sollen bei der neuen Talstation analog dem Regime beim Grindelwald Terminal auch speziell für Gruppen vorgesehene Haltekanten abseits der Strasse erstellt werden. So ist künftig sichergestellt, dass die grundsätzlich sehr gut gelenkten Gruppengäste nicht den Individual-Verkehr blockieren.

Die Jungfraubahnen besitzen mit dem «Talgietli-Parkplatz» einen eigenen Parkplatz für Reisebusse, wogegen öffentliche Parkplätze für Reisebusse in Grindelwald knapp sind. Auch hier ist die Absicht der Firstbahn, die Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Gemeinde zu verstärken, um die bestmögliche Lösung zu finden, wie zum Beispiel eine Art Reisebus-Terminal Talgietli.

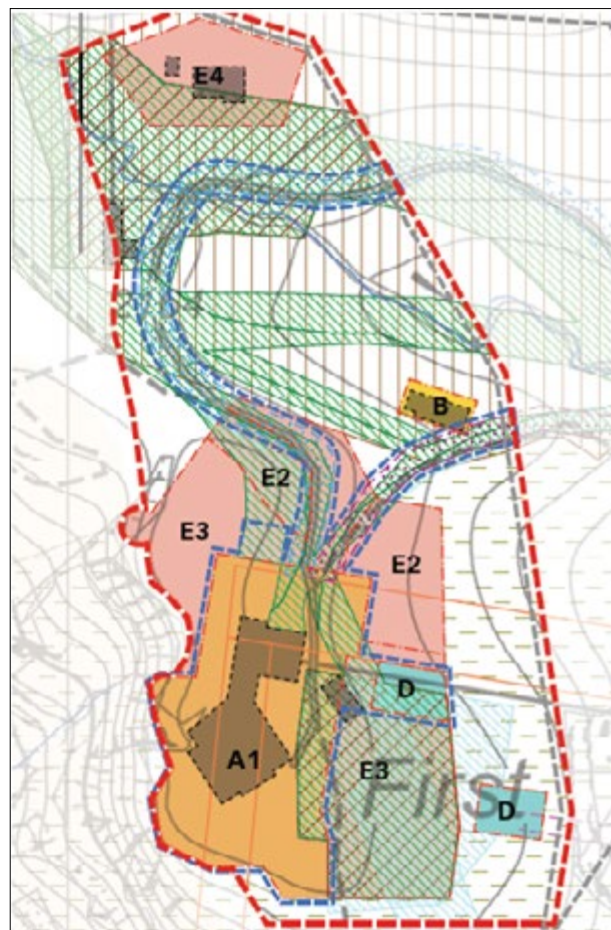
Parkplatzangebot bei der neuen Talstation Firstbahn

Die Vorabklärungen zeigen, dass das künftig ab der «West-Umfahrung» Spillstattstrasse er-

Das Gruppengeschäft ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für die Basis-Auslastung der Bahnen.

schlossene Parkhaus bei der neuen Talstation der Firstbahn aufgrund der Platzverhältnisse maximal zwischen 200 und 250 Parkplätze aufweisen kann. Der von der Gemeinde Grindelwald gewünschte unterirdische Busterminal wird die Anzahl der möglichen Parkplätze zusätzlich reduzieren. Hierbei sind 20–30 Parkplätze für die Mantelnutzung (Personal, Warenanlieferung, Betrieb, Shops, Bistro, Hostel, Erstwohnungen usw.) vorgesehen.

Analog dem Parkhaus im Grindelwald Terminal werden die Tarife für Kurzzeit-Parkierung moderat, jedoch der Tagespreis entsprechend hoch sein. Das Parkhaus soll primär für Automobilis-



Bergstation Links: Volumenmodelle aus den Workshopsverfahren. Rechts: die daraus abgeleiteten Baufelder für die Nutzungsplanung



Visualisierung Tri-Line mit Gondel

ten innerhalb von Grindelwald zur Verfügung stehen. Tagesgäste gilt es auf das P+R Matten und gegebenenfalls in das Parkhaus Grindelwald Terminal direkt ab dem Rothenegg-Kreisel zu lenken.

Zubringer Berner Oberland-Bahn

Grundsätzlich sollte der 15-Minuten-Takt der Berner Oberland-Bahn (BOB) auf die Inbetriebnahme der neuen Firstbahn eingeführt sein. Voraussetzungen dazu sind die umgesetzten Projekte neues Rollmaterial (2026), Haltestelle/Doppelspur Schwendi (2027), Haltestelle/Doppelspur Burglauenen inkl. Unterführung Burglauenen (2028), Haltestelle/Doppelspur Lüttschental (2030) und Trassensanierung Grindelwald Terminal – Grindelwald (2030). Die Planungen und teilweise Baubewilligungsverfahren seitens BOB sind am Laufen und die Finanzierungen sind geklärt. Der Kanton Bern muss bei der BOB das entsprechende Angebot mit dem 15-Minuten-Takt bestellen. Bereits heute ist bei der BOB ein Halbstundentakt mit Zusatzzügen in der Lastrichtung bestellt und in Betrieb.

Ab Frühling 2026 stehen 10 zusätzliche Triebzüge zur Verfügung, womit auch die Förderkapazitäten der BOB erhöht werden können. Das Plangenehmigungsgesuch für die Haltestelle/

Doppelspur Burglauenen inkl. Unterführung Burglauenen wird im Frühjahr 2025 eingereicht und die Umsetzung sollte – ohne Einsprachen oder sonstige Genehmigungsverzögerungen – bis Ende 2028 abgeschlossen sein. Damit kann auch der Bahnübergang Kantonsstrasse aufgehoben werden.

In Zweilütschinen bleiben die beiden Bahnübergänge bestehen. Es ist nicht möglich, diese aufzuheben, und zudem werden die finanziellen Mittel hierfür von den Eigentümern, der Berner Oberland-Bahnen AG, Bund und Kanton nicht in Aussicht gestellt. Dazu ist aufgrund der Topografie, Lütschine, Gebäude sowie Bahn- und Staatstrasse kaum genügend Platz für eine Über- oder Unterführung. Eine entsprechende Machbarkeit wurde vor einigen Jahren geprüft.

Weiteres Vorgehen

Die aktuelle Auflage der Nutzungsplanung ermöglicht eine breite öffentliche Diskussion zum Vorhaben. Alle interessierten Personen können sich während der Mitwirkungsaufgabe über die geplanten Baufelder informieren und bei Bedarf Mitwirkungsangaben einreichen. Diese werden, wo möglich und umsetzbar, in die Nutzungsplanung eingearbeitet, bevor diese dann in die Vorprüfung zum Kanton geht. Im

Grundsätzlich sollte der 15-Minuten-Takt der BOB auf die Inbetriebnahme der Firstbahn eingeführt sein.

Anschluss erfolgt die Publikation mit anschließender Gemeindeabstimmung in Grindelwald, voraussichtlich im Jahr 2026.

Parallel dazu erfolgen die architektonischen Ausarbeitungen der Volumenmodelle, ebenfalls in einem qualitätssichernden Verfahren. Diese bilden zusammen mit den Details der gewählten Seilbahnsysteme die Grundlage für das anschließende Plangenehmigungsverfahren auf Bundesstufe. Dieses kann gestartet werden, sobald die Nutzungsplanung verabschiedet wurde.

Text: Marco Luggen

Alpine Photovoltaik-Anlage Hintisberg: Projekt auf gutem Weg

Ende 2022 / Anfang 2023 wurde der Solarexpress ins Leben gerufen, um alpine Photovoltaik-Anlagen zu fördern. Das Projekt der Jungfraubahnen auf der Alp Hintisberg wurde mit viel Aufwand erarbeitet und öffentlich aufgelegt. Die erste Bauetappe wird allerdings frühestens im Jahr 2026 erfolgen können.

Zugegeben, Stichworte wie Energiekrise, Energiemangellage und auch die hohen Strompreise waren im Winter 2024/2025 weniger im Fokus. Warum soll also nach wie vor eine alpine Photovoltaik-Anlage auf der Alp Hintisberg gebaut werden?

Nicht selten wird Strom im Winterhalbjahr aus dem Ausland importiert. Aus verschiedenen Gründen ist der Energiemangel im Winterhalbjahr nach wie vor ein sehr grosses Thema. Durch den Zubau von Wärmepumpen und zahlreichen E-Autos sowie die Stilllegung von Atomkraftwerken kann sich der Energiemangel zusätzlich verschärfen. Um dem entgegenzuwirken, unabhängig zu bleiben und einem Preisanstieg im Winter zu begegnen, soll die alpine Photovoltaik-Anlage auf Hintisberg gebaut werden.



Aktuelle Fotomontage der Photovoltaik-Anlage

Weniger Projekte und grosse Herausforderungen

Schweizweit wurden im Jahr 2023 sehr viele Projekte für alpine Photovoltaik-Anlagen gestartet. Einige Projekte scheiterten dann bereits an der Zustimmung der Grundeigentümer, andere an der Zustimmung der Standortgemeinde. Im

Kanton Bern sind aktuell nur noch fünf Projekte in Erarbeitung, noch keines hatte bei Redaktionsschluss eine rechtskräftige Baubewilligung. Die ursprüngliche Bedingung des Solarexpress, dass bis Ende 2025 zehn Prozent der Anlagenleistung am Netz sind, wird im Kanton Bern wohl kein Projekt erfüllen können.

Im März 2024 haben die Jungfraubahnen das Baugesuch bei der Bewilligungsbehörde eingereicht. Der Solarexpress ging davon aus, dass das Verfahren von der Abgabe des Baugesuchs bis zur Bewilligung etwa sechs Monate dauern wird. Aufgrund des geforderten Detaillierungsgrades haben die Jungfraubahnen in mehreren Schritten Unterlagen nachgereicht. So hat es schon nur von der Abgabe des Gesuchs bis zur öffentlichen Auflage 13 Monate gedauert. Die politischen Initianten hatten hier wohl mit kürzeren und pragmatischeren Wegen gerechnet. Mit sehr viel Fleiss und Durchhaltewillen hat das Projektteam weitere und neue Themen abgeklärt und immer wieder Unterlagen überarbeitet und nachgereicht. Das Projektteam kam sich manchmal so vor, als wolle man mit dem Fahrrad auf den Gipfel der Jungfrau fahren.

Doch was sind die Themen, die bei einer solchen Anlage im Bewilligungsprozess zu berücksichtigen sind? Es ging zum Beispiel um den Schutz von besonderen und geschützten Arten: etwa die wenig bekannte grosse Höckerschrecke und der schwarze Apollo, ein Schmetterling. Um durch den Bau der Anlage keine Arten zu stö-



Sektorale Verteilung der in Hintisberg und Umgebung beobachteten Gämsen

ren, mussten sogenannte Ersatzmassnahmen gesucht werden, damit die verschiedenen Habitate gesichert werden. Zwei weitere Themen waren der Gewässerschutz und der Anlagenschutz gegen 100-jährige Naturereignisse wie z.B. Lawinen, obwohl der Solarexpress in einer ersten Phase von 25 Betriebsjahren ausgeht. Nachdem es im Januar 2025 ein Einigungsgespräch gab, hat das Projektteam die Arbeit wiederum angepasst. So musste etwa auf eine Teilfläche im Oberläger verzichtet werden und die Suche nach Ersatzmassnahmen war herausfordernd.

Öffentliche Auflage

Das Baugesuch (alpine Photovoltaik-Anlage) sowie Gesuch um Plangenehmigung (Mittelspannungskabelleitungen, Trafostationen) lagen vom 1. Mai bis 2. Juni 2025 öffentlich auf. Bis zu Redaktionsschluss gab es Einsprache gegen das Gesuch um Plangenehmigung. Gegen das Gesuch für die alpine Photovoltaik-Anlage ist keine Einsprache eingegangen. Es wird sich nun zeigen, ob und in welcher Frist die Thematik bereinigt werden kann, so dass der Weg für die notwendigen Bewilligungen möglich ist.

Baustart frühestens 2026

Sofern die Baubewilligung erteilt wird, starten gegen Spätherbst 2025 erste Vorarbeiten. Die



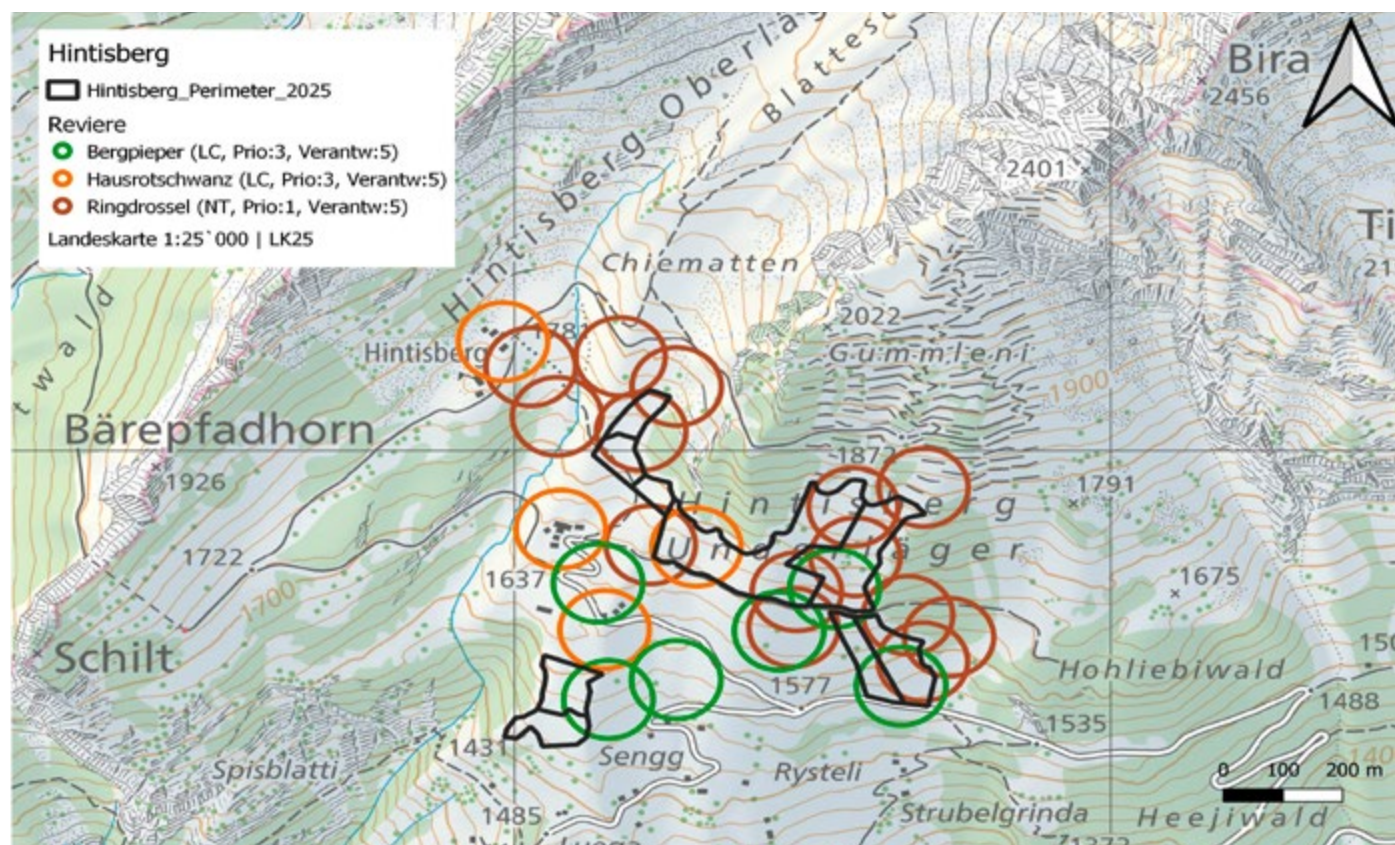
Kurze Projekterschliessung über Weitspannfreileitung ab Lüttschental

erste grössere Ausbaustufe ist leider erst für das Jahr 2026 realistisch.

Wird die Anlage gebaut, können die Jungfraubahnen jährlich weitere ca. 12 GWh nachhaltige Energie produzieren. Hierbei wird der Anteil an der so wichtigen Winterenergie ca. 5–6 GW betragen. Die Jungfraubahnen könnten sich je nach Verbrauch und Produktion zu ca. 75–90 Prozent der Zeit selbst versorgen. Kann

die überschüssige Energie im Sommerhalbjahr mittelfristig wirtschaftlich gespeichert werden, wird eine praktisch autarke Energieversorgung Tatsache werden. Mit der Anlage werden auch die betroffene Landwirtschaft und die Standortgemeinde finanziell unterstützt. Nicht zuletzt können Arbeitsplätze interessant gestaltet, gesichert und neu geschaffen werden.

Text: Nils von Allmen



Im oder angrenzend an den Projektperimeter vorkommende Vogelarten mit hoher nationaler Verantwortlichkeit (Kategorie 5), basierend auf artspezifisch angepasste Reviergrösse

Die Jungfraubahnen als nationale Sponsorin des ESC

Im Zusammenhang mit dem Sponsoring des ESC 2025 in Basel haben Mitarbeitende der Jungfraubahnen unter anderem verschiedene Länderdelegationen und internationale Medien aufs Jungfrauoch begleitet. Über einen internen Wettbewerb konnten sich die Mitarbeitenden für exklusive Backstage-Touren bewerben, 50 wurden dann per Los ausgewählt. Zudem gab es auch einen Informationsstand im ESC-Village in Basel und der ESC war bei den Jungfraubahnen überall präsent.

Text: Redaktion



Media-Trip aufs Jungfrauoch



Stand Jungfraubahnen im ESC-Village



Backstage-Touren für Mitarbeitende



Die spanische Delegation besucht das Jungfrauoch

Die Jungfraubahnen an der BEA 2025

Freundliche Mitarbeitende, ein Geschicklichkeitsspiel, eine begehbare Kabine, ein Wettbewerb, Jungfraubahnen-Maskottchen Kuh Lily und viele weitere Attraktionen haben für einen gelungenen Auftritt der Jungfraubahnen an der BEA 2025 gesorgt. Die Reaktionen der Besuchenden waren durchwegs positiv.

Text: Redaktion



Freestyle Stars im Snowpark Grindelwald First

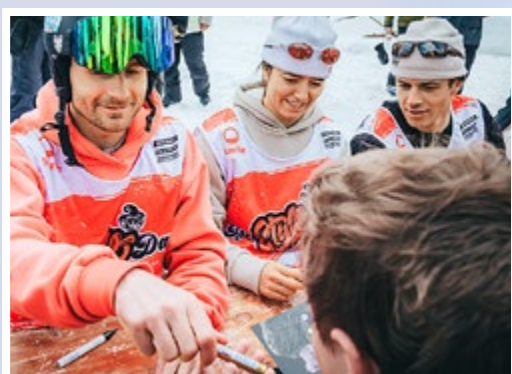
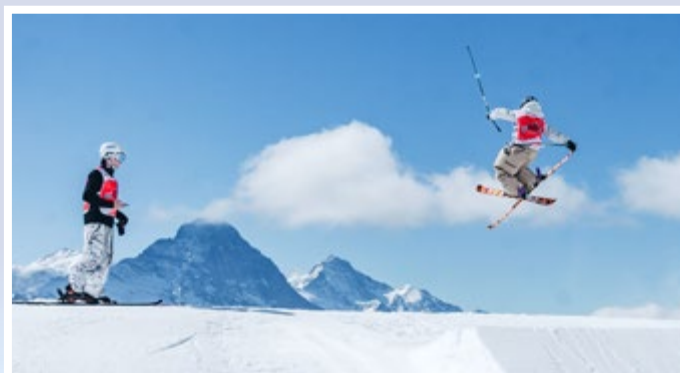
Freestyle Stars wie Andri Ragettli oder Mathilde Gremaud coachten im Rahmen der Sunrise Freestyle Days 80 Kinder im Snowpark auf der First. Bei bestem Wetter konnten sich die Kinder auf Skis und Snowboards einen ganzen Tag lang im top präparierten Snowpark auf der First unter den Augen der Stars austoben.

Am Samstag, 5. April 2025, öffnete die First nochmals die Oberjoch-Sesselbahn für die Sunrise Freestyle Days. Unter den vielen Anmeldungen wurden 80 Kinder ausgelost, die an diesem aussergewöhnlichen Tag teilnehmen konnten. Die Freestyle-Grössen Andri Ragettli, Mathilde Gremaud, Giulia Tanno, Nicolas Huber, Jonas

Hasler, Jan Scherrer, Gian Simmen und Thierry Wili nahmen sich Zeit, die Kids zu coachen. In kleinen Gruppen fuhren die Stars mit den Kids, um ihnen Tricks und Tipps weiterzugeben. Auch beim Mittagessen im Berggasthaus First war Zeit, um Fragen zu beantworten und zu fachsimpeln. Nach dem Mittagessen wurde in den

Gruppen nochmals an den Tricks auf Sprüngen, Rails, Boxen und in der Halfpipe geübt. Der krönende Abschluss war die Autogrammstunde und die Selfie-Session mit den Stars. Ein würdiger Abschluss für die Wintersaison 2024/2025 auf der First.

Text: Gian Simmen



Electro Day Dance auf der First

Pumpende Bässe, rhythmische Klänge, Rauch, Spiegeltürme, tanzende Leute und ein unvergessliches Erlebnis – 500 Tanzwütige sind am letzten Freitag im Februar auf der First in den Sonnenuntergang getanzt.

Dick verpackt, in zum Teil schrillen Winterjacken, sind die rund 500 Partygäste mit der Firstbahn angereist, um ein unvergessliches Tanzerlebnis unter freiem Himmel zu feiern. Schon bei ihrer Ankunft auf dem Eventgelände unter der Gemshütte konnten sie die ersten Beats hören und die Bühne mit den fünf Spiegeltürmen bestaunen.

Den ganzen Nachmittag spielten diverse DJs auf der eleganten Bühne. Beim Sonnenuntergang spiegelte sich dann die atemberaubende Bergwelt in den Spiegeltürmen und führte mit der Musik von Weltstar DJ Brina Knauss zu einem unvergesslichen Erlebnis für alle Anwesenden.

Text: Gian Simmen



Perfekter Après-Ski am After Slopes Sounds

Während der Wintersaison sorgen live DJs mit ihrem Sound jeden Samstag und in der Weihnachtszeit sogar täglich beim Grindelwald Terminal Square für das perfekte Après-Ski-Erlebnis. Ein Rückblick auf die gelungenen Konzerte.

Beim Saisonauftakt am 30. November 2024 heizte DJ Antoine mit seinen Songs und seiner Bühnenpräsenz ein. Ein weiterer Höhepunkt war das mit rund 800 Fans ausverkaufte Konzert der Stubete Gäng am Samstag, 5. April 2025. Bei diesen zwei Anlässen war ein Ticket nötig, alle anderen Konzerte mit zum Beispiel DJ Börren,

DJ Black oder DJs Moser & Schelker waren gratis. So auch die zwei Konzerte zum Saisonende vom 11. und 12. April. Am Freitag sorgte der Berner Oberländer Nils Burri als begnadeter Live-Musiker vom ersten Ton weg für richtig gute Stimmung. Mit ihrem unverwechselbaren Auftritt in Anzug und Krawatte, ihrer Spielfreude und ihrem mehr-

stimmigen Gesang gilt die österreichische Band The Monroes als Live-Kings des Rock'n'Roll, was sich in der Begeisterung des Publikums bemerkbar machte. Auch in der nächsten Wintersaison stehen wieder After Slopes Sounds und damit perfekter Après-Ski auf dem Programm.

Text: Redaktion



Ausverkauftes Konzert der Stubete Gäng



Super Stimmung beim Saisonauftakt mit DJ Antoine

Mit der Brünig Dampfbahn nach Grindelwald

Die Brünig Dampfbahn (BDB) hat ihre Heimat in Interlaken Ost. In der Sommersaison fährt sie auf der Strecke der Zentralbahn von Interlaken Ost nach Giswil und retour. Erstmals seit zwölf Jahren war die BDB nun aber wieder einmal mit Dampf unterwegs von Interlaken Ost nach Grindelwald und retour.

Die Sonderfahrt am Samstag, 31. Mai, stiess auf grosses Interesse. Über hundert Personen hatten sich vorgängig ein Billett gesichert. Die schwarze Dampflokomotive HG 3/3 1068 glänzte im Sonnenschein und die grünen Wagen inkl. Barwagen zogen schon beim Depot in Interlaken Ost und dann bei der Überführung aufs Gleis 10 viele Blicke auf sich.

Die Fahrt nach Grindelwald und zurück legte die Dampfbahn ohne Probleme und schön eingebettet zwischen den normalen Zügen der Berner Oberland-Bahn (BOB) zurück. Es war das erste Mal seit zwölf Jahren, dass wieder

ein Dampfzug der BDB nach Grindelwald unterwegs war. Im Normalbetrieb erreichte letztmals am 24. August 1955 ein Dampfzug Grindelwald. Die Dampflo HG 3/3 1068 mit Baujahr 1926 war das letzte Mal 1962/63 auf der BOB-Strecke zwischen Interlaken Ost und Wilderswil im Einsatz gewesen.

Die Personenwagen der BDB sind alle über 130 Jahre alt und stammen von der Brünigbahn (C3 31 und BC3 28), von der BOB (F3 51) sowie von der Appenzellerbahn (C4 36).

Text: Lars Weissenberger



BGM-Roadmap 2025: Resilienz als Schlüsselkompetenz der Zukunft

In den HR-News der letzten Bähndler-Rövu ging es um das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) bei den Jungfraubahnen und was dahinter steht. Nun geht es um einen Einblick in die nächsten Schritte auf der BGM-Roadmap – mit einem besonderen Fokus auf das Thema Resilienz.

BGM-Roadmap auf einen Blick:

Resilienz als Fokusthema 2025

Resilienz – die psychische Widerstandskraft – wird in diesem Jahr im Zentrum der BGM-Aktivitäten stehen. Darauf aufbauend folgen weitere Massnahmen, wie z. B. die Führungskräfte-schulung «Resiliente Führung», die im Herbst 2025 durchgeführt wird.

Systematisches Absenzenmanagement

Kritische Absenzenmuster sollen frühzeitig erkannt und bestehende Prozesse gezielt überprüft und verbessert werden – damit wir präventiv handeln können, bevor Belastungen zu Ausfällen führen.

Stress- und Gesundheitsthemen erkennen

Eine Mini-Stress-Umfrage bei Mitarbeitenden und Führungskräften liefert wichtige Hinweise, um gezielte Massnahmen zur Stressreduktion und Gesundheitsförderung zu definieren.

Aktivitäten im Bereich Bewegung

Die beliebten Angebote wie Bike2Work und die Laufchallenge gibt es auch 2025 – denn Bewegung ist eine tragende Säule der Gesundheit.

Friendly Work Space

Die Jungfraubahnen streben mittelfristig das Label «Friendly Work Space» der Gesundheitsförderung Schweiz an. Es steht für ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement und ist ein sichtbares Zeichen für unser Engagement.

Die Jungfraubahnen streben mittelfristig das Label «Friendly Work Space» an.



Eindrucksvoller Vortrag von Heinz Frei am Kaderanlass

Resilienz: Gefestigt wie der Fels. Beweglich wie der Schnee.

Das Kick-off zum Fokusthema Resilienz fand am 29. April 2025 im Rahmen des Kaderanlasses statt. Dort gab es erste Impulse dazu, was Resilienz bedeutet, welche Faktoren sie stärken – und warum sie gerade in der heutigen Zeit essenziell ist.

Ein besonderer Höhepunkt war der eindrucksvolle Vortrag von Heinz Frei – einem der erfolgreichsten Schweizer Spitzensportler und Pionier des Rollstuhlports. Mit bewegenden Worten zeigte er auf, wie ihm Resilienz nach einem schweren Unfall den Weg zurück ins Leben und bis an die Weltspitze des Sports ebnet hat.

Resilienz bedeutet, psychisch widerstandsfähig zu sein.

Was ist Resilienz?

Persönliche Resilienz bedeutet, psychisch widerstandsfähig zu sein – also schwierige Lebenssituationen und Herausforderungen ohne anhaltende Beeinträchtigung zu überstehen. Gerade in einer dynamischen Arbeitswelt – oft beschrieben als VUCA-Welt (volatil, unsicher, komplex, ambivalent) – wird Resilienz zur

In einer dynamischen Arbeitswelt wird Resilienz zur Schlüsselfähigkeit.

Schlüsselfähigkeit. Sie hilft, mit Stress besser umzugehen, sich schneller an Veränderungen anzupassen und dabei Chancen nicht aus dem Blick zu verlieren.

Die 7 Säulen der Resilienz

Die Postkarte bietet praktische Orientierung, um gezielt die persönliche Widerstandskraft zu stärken – im Arbeitsleben ebenso wie privat.

Und wie geht's dir?

Sprich darüber – auch wenn's mal nicht gut läuft. Hol dir frühzeitig Unterstützung. Zum Beispiel bei folgenden Angeboten:



SWICA über santé24: jobbalance@sante24.ch oder mit Angeboten von Job-Balance die mentale Gesundheit verbessern.



Bleib gesund – und gestalte deine Resilienz aktiv mit!

Text: HR-Team



Meine 7 Säulen der Resilienz

OPTIMISMUS

Ich bin überzeugt: Schwierige Zeiten gehen vorbei – und das Gute kommt zurück.

AKZEPTANZ

Ich nehme an, was ich nicht ändern kann – und richte meine Energie auf das, was ich beeinflussen kann.

LÖSUNGSORIENTIERUNG

Ich denke in Lösungen statt in Problemen – und gehe Schritt für Schritt voran.

SELBSTWIRKSAMKEIT

Ich weiss: Ich kann etwas bewirken. Ich gestalte mein Leben aktiv mit.

SELBSTVERANTWORTUNG

Ich trage Verantwortung für mein Denken, Fühlen und Handeln – besonders in herausfordernden Momenten.

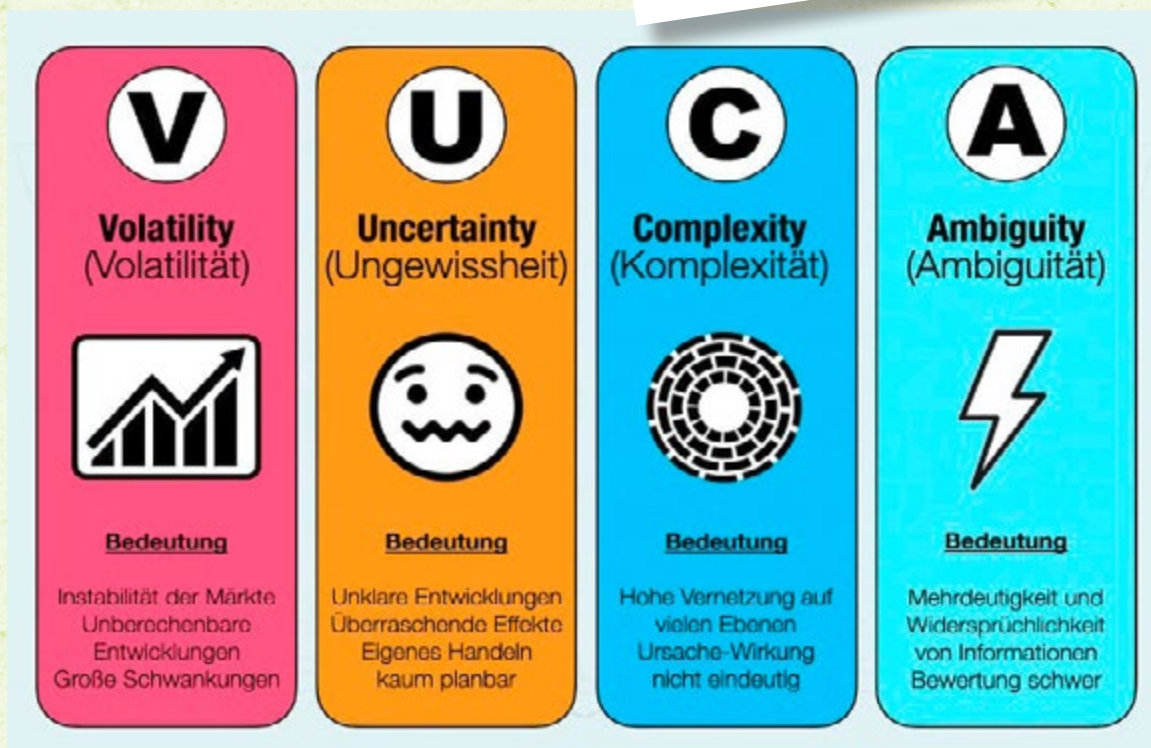
NETZWERKORIENTIERUNG

Ich pflege meine Beziehungen – und nehme Unterstützung an, wenn ich sie brauche.

ZUKUNFTSORIENTIERUNG

Ich richte meinen Blick nach vorn – mit Zuversicht, Mut und klaren Zielen.

Postkarte
7 Säulen der Resilienz



VUCA-Welt: volatil,
unsicher, komplex und
ambivalent

WAB Seite Grindelwald: Oberbaustabilität verbessert

Vom 5. bis 23. Mai 2025 sind auf der Grindelwald-Seite der Wengernalpbahn (WAB) keine Züge mehr gefahren. Während dieser Totalsperre wurden auf dem Streckenabschnitt Brandegg – Alpiglen diverse Arbeiten am Oberbau vorgenommen, die Geometriefehler korrigiert und das Gleis zusätzlich stabilisiert.

Der Bahndienst der Wengernalpbahn und der Jungfraubahn hat die Arbeiten mit externer Verstärkung während der Totalsperre vorgenommen. Unter anderem wurden rund 450 Meter Gleis demontiert und neu montiert. Über eine Länge von total 1200 Metern wurden die Gleise gerichtet sowie gestopft und mit rund 200 Tonnen neuem Bahnschotter ergänzt.

«Wer die Strecke kennt und natürlich insbesondere das Lokpersonal, wird den Unterschied der Gleisgeometrie spüren», sind Projektleiter Werner Deck, Koordinator der Fahrbahn WAB/JB, sowie Christian Riesen, Leiter Fahrbahn, überzeugt: «Die Züge werden mehr Laufruhe haben, was sich auf den Fahrkomfort auswirkt und deshalb auch den Reisenden zugutekommt.»

Arbeiten für zuverlässigen Betrieb

Um künftig die Gleislagenstabilität zu erhöhen, wurde im Sanierungsbereich die Entwässerung instand gestellt. Zudem wurden vier Fahrleitungsfundamente im nassen, instabilen Gelände neu gebaut. Zusätzlich wurden neun Gleisanker verbaut. «Das sind Spezialkonstruktionen, die das Gleis mit dem Unterbau verbinden und in der Höhe dilatierbar sind», erklärt Werner Deck. Die Verschraubung der Schiene wurde dann nach dem Neutralisieren und Schweißen der Schiene ausgeführt.

Ausserdem wurden 250 Sicherungskappen an Schwellen montiert, was die Stabilität der Gleislage erhöht. Weiter wurden Schottermauern repariert, damit die Züge auf der längsten durchgehenden Zahnradbahn der Welt weiterhin zuverlässig verkehren können.

Text: Christian Riesen/Redaktion



Betonierung eines neuen Fundaments für die Fahrleitungsmasten



Gleis wird wieder verlegt



Einschottern des Gleisrosts mit Bagger der WAB und JB

Für seinen Wunschberuf ist Til Jost früh selbständig geworden

Wird Til Jost nach seinem aktuellen Wohnort gefragt, nennt er gleich deren drei: Steffisburg, Bönigen und Meiringen. Der angehende Seilbahnmechatroniker verbindet in seiner Lehre sein Interesse an Bahnen und Seilbahnen. Zudem kann der leidenschaftliche Landhockeyspieler und Skifahrer so beruflich und privat viel draussen in der Natur sein.

An den Swiss Skills, einer Stiftung, welche die Berufsmeisterschaften in der Schweiz fördert, hat Til Jost den Beruf des Seilbahnmechatronikers für sich entdeckt. «Ich fand es faszinierend und konnte dann bei diversen Bergbahnen schnuppern gehen», erzählt der 19-Jährige. Bei den Jungfraubahnen gefiel ihm der Teamgeist, die Berge und auch die Tatsache, dass fast jedes Bahnsystem im Unternehmen vorhanden ist, am besten.

Praxis und Theorie

Im Sommer 2022 startete Til Jost seine Lehre als Seilbahnmechatroniker bei der Firstbahn. Am besten gefällt ihm die Arbeit draussen. «Jeder Tag ist anders und bringt immer neue Herausforderungen.» Im Winter ist Flexibilität gefragt, da allfällig auftauchende Störungen möglichst rasch behoben werden müssen, damit die Skifahrer, die Bahnen rasch wieder zur Verfügung haben. Dann gibt es auch immer wieder Spezialarbeiten, welche «nicht alltäglich sind», erklärt Til Jost: «Zum Beispiel mussten wir den Seil-Spleiss revidieren bei der Sesselbahn Wixi, zusammen mit Spezialisten von Fatzer und Garaventa.» Nebst der Praxis kommt die Theorie in der Berufsschule im Ausbildungszentrum Seilbahnen Schweiz in Meiringen dazu. Seilbahnmechatroniker gilt als «Kleinstberuf», deshalb findet der Unterricht als Blockunterricht statt. «Da wir die ganze Woche in Meiringen wohnen und lernen und auch die Übungskurse dort stattfinden, können wir im Sportunterricht auch einmal auf die Ski oder den Lawinen-Übungskurs im Gelände, statt nur in der Theorie absolvieren», sagt Til Jost. Und so kommt es auch, dass er teils in Meiringen, teils bei den Eltern in Steffisburg und während der Arbeit bei den Jungfraubahnen in Bönigen wohnt.

Landhockey, Skifahren, Klettern

Oft draussen, vor allem aber sportlich betätigt sich Til Jost in seiner Freizeit. Seit dem Kindergarten spielt er Landhockey, während zweiein-



Seil-Spleiss bei der Sesselbahn Wixi

halb Jahren sogar in der Schweizer Auswahl, unter anderem in der U16-Nationalmannschaft. Dabei lernte er einige Zürcher Landhockeyaner kennen, mit denen er auch an einem Landhockeyturnier in Heidelberg teilnehmen konnte. Aber auch Skifahren oder Tourenskifahren ge-

hören zu seinen Freizeitbetätigungen. Im letzten Winter verbrachte er einige Tage im Engadin auf dem Moderatsch-Camping auf rund 1800 Metern über Meer. «So konnten wir einfach diverse Skigebiete im Engadin erkunden», erzählt Til Jost. Seit einem Jahr hat er zudem mit Klettern begonnen.



Til Jost in der Kletterhalle

Grosse Reise

Ein besonderes Natur-Erlebnis liegt schon ein paar Jahre zurück: 2016 reiste er mit seiner Familie mit dem Camper für sechs Wochen durch Kanada, von Whitehorse über Alaska nach Vancouver. Bei einem Freund der Eltern, der fernab der Zivilisation wohnt, konnten sie viele Bären beobachten, zum Beispiel wie sie Lachs fingen. «Eine solche Reise möchte ich gerne wieder einmal machen, wohin genau weiss ich aber noch nicht», so Til Jost. In einem Jahr folgt schon der Abschluss seiner Seilbahnmechatroniker-Lehre. Wer weiss, wo es ihn dann hinzieht – beruflich oder auf Reisen.

Text: Kathrin Naegeli

«Wir geben 150 Prozent für Sicherheit und Qualität»

Christoph Hofstetter hat beruflich eine spezielle Herausforderung gesucht, bei der er mit Menschen, an einem einmaligen Ort und wenn möglich in den Bergen arbeiten kann. All dies hat er in seiner Funktion als Standortleiter und Leiter Gebäudemanagement Jungfrauoch gefunden.

Leiter Gebäudemanagement greift eigentlich zu kurz, denn das Jungfrauoch gleicht eher einem kleinen Dorf als einem Gebäude. Auf dem weitläufigen Gelände unterhält das gesamte Jungfrauoch-Team unter anderem vier Restaurants, zwei Shops, eine Bar, eine Wasseraufbereitungsanlage, viel Multimediatechnik, verschiedene Sanitär-, Heizungs- oder Lüftungsanlagen sowie die Aussenbereiche Eispalast, Gletscherplateau und Sow Fun Park. Und das alles an 365 Tagen im Jahr und auf einer Höhe von 3'454 Metern über Meer. «Wir geben 150 Prozent für die Si-

Die Arbeit erfordert ein hohes Mass an Flexibilität.



Arbeitsplatz mit grandioser Aussicht auf den Aletschgletscher

cherheit und Qualität, damit jeder einzelne Gast ein einmaliges und unvergessliches Erlebnis mit nach Hause nehmen kann», so das Credo von Christoph Hofstetter. Was relativ einfach tönt, verlangt von den Mitarbeitenden ein hohes Mass an Flexibilität und die Fähigkeit, Probleme unter oft erschwerten Bedingungen zu lösen.

Flexibilität ist wichtig

An der Morgensitzung bespricht Christoph Hofstetter mit seinem Team Gebäudemanagement, was an diesem Tag anfällt: «In zwei von fünf Fällen kommt es anders als geplant. Wir sind fast täglich mit Herausforderungen konfrontiert, für die wir kurzfristig eine angemessene Lösung mit den vorhandenen Mitteln hier oben finden müssen. Man muss improvisieren und anpacken können.» Normalerweise ist jeden Tag ein Elektriker, ein Sanitärinstallateur und ein Eismeister vor Ort. Ist der Sanitärinstallateur gerade anderweitig beschäftigt oder

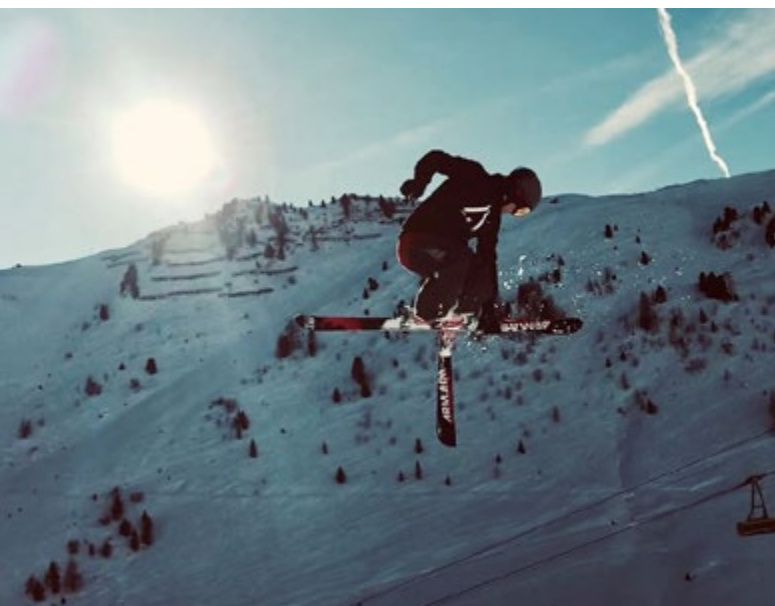
krank, dann kümmert sich eben der Elektriker um das verstopfte WC. Oder es müssen am Morgen alle zuerst eine Stunde den Ausgang aufs Gletscherplateau freischaufeln. Wenn Material fehlt, dann kann man das nicht gleich um die Ecke besorgen, sondern muss sich vorerst mit dem vorhandenen Material behelfen. Das braucht eine vorausschauende Planung und manchmal auch Kreativität.

12 Mitarbeitende gehören zum Team Gebäudemanagement, das Christoph Hofstetter seit Februar 2023 leitet. Jede Person ist für einen Fachbereich verantwortlich, wie zum Beispiel Eventtechnik, Brandmeldeanlagen, Sprinkler, Lawinen sprengen, Arbeiten mit dem Pistenfahrzeug, Felsicherung, Gebäudetechnik oder Notstromaggregat. «Ich habe die Chance genutzt und das Team so organisiert, dass alle in ihrem Bereich Verantwortung übernehmen können», erklärt Christoph Hofstetter: «Ich

möchte alle Mitarbeitenden individuell fördern und ihnen Handlungsspielraum geben, so dass sie anstehende Herausforderungen bewältigen können.»

Umwelt und Energie im Fokus

Bevor Christoph Hofstetter die Leitungsfunktion übernahm, war er als Flughelfer bei Swiss Helicopter und schon als Elektriker auf dem Jungfrauoch im Einsatz. Er kannte deshalb bereits den Betrieb, die speziellen Rahmenbedingungen und die Herausforderungen. Nach der Lehre und Berufsmatura bildete sich der heute 29-Jährige zum diplomierten Techniker HF in Energie und Umwelttechnik weiter. Diese beiden Themen liegen ihm besonders am Herzen. «Es gibt auf dem Jungfrauoch so viele Ansatzpunkte, um einen Beitrag an die Umwelt oder die Energieeffizienz zu leisten, sei es bei der Energierückgewinnung, mit Solaranlagen oder bei der Wasseraufbereitung. Am liebsten wären wir hier oben autark.»



Christoph Hofstetter ist auch privat gerne im Schnee



Seit März 2025 auf dem Jungfrauoch: 800er Kässbohrer PistenBully

Noch wird ein Grossteil der Energie und des Wassers in einem ausgeklügelten System von Grindelwald aufs Jungfrauoch transportiert und im Falle des Wassers auch wieder gesammelt in die Kläranlage von Grindelwald befördert.

In seiner Funktion als Standortleiter arbeitet Christoph Hofstetter eng mit den anderen Verantwortlichen der Bereiche Betrieb, Gastronomie, Sanität, Shops oder Logistik zusammen. Seine Aufgabe ist es, sicherzustellen, dass die Bedürfnisse aller Bereiche berücksichtigt werden: «Das ist nicht immer einfach und erfordert ein gutes Zusammenspiel. Aber auch hier behalten wir immer die Sicherheit, die Qualität

und das Gästerlebnis im Fokus.» An gemeinsamen Standortsitzungen geht es deshalb oft darum, Optimierungspotenzial zu identifizieren und Massnahmen zu definieren, um dieses auszuschöpfen. «Wir haben sehr grossen Einfluss auf den Output. Das zeigen die vielen positiven Rückmeldungen, aber auch die negativen, wenn mal etwas nicht funktioniert. Das macht unsere Arbeit spannend.»

Mitglied beim SC Roriwang 89

Seine Freizeit verbringt Christoph Hofstetter gerne mit seiner Familie und treibt Sport. Nebst Skifahren und Mountainbiken gehört er dem Böniger Sport-Club Roriwang 89 an: «Wie bei der

Wir haben sehr grossen Einfluss auf den Output.

Arbeit ist auch hier das Zusammenspiel wichtig, damit das Resultat stimmt.» Der Fussballklub nimmt jeweils an der legendären Bodelimeisterschaft teil. «Obwohl», sagt Christoph Hofstetter mit einem Augenzwinkern, «legendär bei dieser Meisterschaft ist oft die dritte Halbzeit.»

Text: Annette Fuhrer



In seiner Freizeit ist Christoph Hofstetter gerne sportlich unterwegs

Mitarbeitendenanlass mit Überraschungsauftritt von Gölä

Ein gutes Geschäftsergebnis, zwei Überraschungen und gemütliches Beisammensein bei einem Apéro – das sind die richtigen Zutaten für einen aussergewöhnlichen Mitarbeitendenanlass.

Gleich mehrmals erhob sich das Publikum aus den Sitzen am Mitarbeitendenanlass vom Donnerstag, 3. April 2025. Zuerst gab es eine Standing Ovation für Direktor Urs Kessler, nachdem er auf das erfolgreiche letzte Geschäftsjahr seiner Amtszeit und ein paar Highlights seiner 38-jährigen Karriere bei den Jungfraubahnen zurückgeschaut hatte. Nach einem Film, in dem verschiedene Mitarbeitende zu Wort kamen und

sich auf ihre Art von Urs Kessler verabschiedeten, folgte die zweite Überraschung, ein kurzer Live-Auftritt von Gölä und seiner Band. Bei Songs wie «Büetzer» oder «I hätt no viu blöder ta» sangen und tanzten viele mit. Krönender Abschluss war der «Schwan», wobei die gut 750 Mitarbeitenden einen stimmstarken Chor bildeten. Gute Stimmung herrschte auch beim anschliessenden Apéro riche.

Bilanzmedienkonferenz

Bereits am Vormittag hatten Urs Kessler und Finanzchef Christoph Seiler in Bern die Medienschaffenden sowie die Analytinnen und Analysten über das gute Ergebnis der Jungfraubahn-Gruppe informiert. Mit 76,5 Millionen Franken verzeichnet sie für das Geschäftsjahr 2024 den zweithöchsten Gewinn in ihrer Geschichte.

Text: Annette Fuhrer



Betriebsfeuerwehr: Heissausbildung und personelle Veränderungen

Für die Betriebsfeuerwehr der Jungfraubahnen ist es wichtig, sich auf verschiedenste Szenarien vorzubereiten. Zuletzt im Einsatz standen Mitglieder der Betriebsfeuerwehr im November 2024 beim Brand am Eigergletscher. Nachfolgend gibt es einen Einblick in die aktuelle Ausbildung und Informationen über personelle Wechsel.

Jedes Jahr absolvieren die rund 50 Mitglieder der Betriebsfeuerwehr der Jungfraubahnen ein Training im sogenannten «Brandhaus» in Spiez. Dort erlernen die Feuerwehrangehörigen praxisorientiert die Grundkompetenzen für den Einsatz. Die Heissausbildung ist dabei ein wichtiger Bestandteil des Trainings. Schrittweise und unter realen Bedingungen werden die Feuerwehrangehörigen an die Brandbekämpfung im Inneren von Gebäuden herangeführt und trainieren verschiedene Löschtechniken.

Durch die Ausbildung am Feuer sollen Brandeinsätze sicherer und effizienter werden. Die Schulung der Feuerwehrangehörigen am Feuer soll sie zu einem angepassten und umsichtigen Vorgehen führen. So können Folgeschäden durch den falschen Einsatz von Löschmitteln minimiert werden.

Teamgeist und Fachwissen aus diversen Bereichen

Seit Ende 2021 ist Simon Scheller Kommandant der Betriebsfeuerwehr. «Bei der Betriebsfeuerwehr zeigt sich eindrucksvoll, wie gut die Zusammenarbeit verschiedenster Personen aus unterschiedlichen Bereichen funktionieren kann», sagt Simon Scheller. Egal aus welchem Bereich der Jungfraubahnen die Personen stammen,



Die Heissausbildung ist ein wichtiger Bestandteil eines Übungstages

«jeder und jede bringt Fachwissen ein und trägt zum gemeinsamen Erfolg bei».

Der Teamgeist, das gegenseitige Vertrauen und die klare Kommunikation ermöglichen ein effizientes und reibungsloses Miteinander. Durch die kontinuierliche Aus- und Weiterbildung sowie gemeinsames Üben sei ein stetiger Fortschritt sichtbar – sowohl in der Einsatzfähigkeit als auch im Zusammenhalt. «Dieses Zusammen-

spiel macht die Betriebsfeuerwehr zu einer starken und verlässlichen Einheit, auf die ich stolz bin», erklärt Simon Scheller.

Personelle Wechsel in der Führung

Im Kommando der Betriebsfeuerwehr kommt es zu zwei Wechseln: Sven Dürli rückte für Ueli Wolf als Stellvertreter 1 nach und Roland Ritter ersetzt Christoph Schwab als Stellvertreter 2 per 1. Juni 2025. Die beiden zurücktretenden Vizekommandanten bleiben der Betriebsfeuerwehr als Einsatzleiter weiterhin erhalten.

Die meisten Feuerwehrleute arbeiten bei der Jungfraubahn, im Depot auf der Kleinen Scheidegg sowie in der Werkstätte am Eigergletscher oder sie gehören zum Lokpersonal, sind in den Bahnhöfen, Shops, Gastrobetrieben, dem Gebäudemanagement sowie der Bahntechnik zwischen Kleiner Scheidegg und Jungfrauojoch tätig. Alle durchlaufen einen fünftägigen Basiskurs. Danach finden rund sechs- bis achtmal im Jahr Übungstage statt. Neue Mitglieder sind stets willkommen.

Text: Simon Scheller / Kathrin Naegeli



Jeder Handgriff wird geübt...



...wie auch die richtige Zusammenarbeit

Jubiläen

10 DIENSTJAHRE



Vreni Schmutz

Jahrgang: 1960
Wohnort: Interlaken
Heutige Tätigkeit: Zugbegleiterin
Eintritt in unsere Gruppe: 22.04.2015
als Zugbegleiterin und Kassierin HB
Hobbies: Wandern, Lesen, Nähen, Sticken
und Grosskind geniessen



Doreen Kielon

Jahrgang: 1978
Wohnort: Matten bei Interlaken
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiterin Bahnbetrieb / Kassierin und Zugbegleiterin HB
Eintritt in unsere Gruppe: 05.02.2015 als Zug- und Kabinenbegleiterin HB
Hobbies: Reisen, Lesen, Musik hören



Michele Braccolino

Jahrgang: 1961
Wohnort: Matten bei Interlaken
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Bahnbetrieb BLM
Eintritt in unsere Gruppe: 01.03.2014 als Mitarbeiter Gondelbahn (Praktikum)
Hobbies: Wandern, Joggen, Reisen



Daniel Seematter

Jahrgang: 1973
Wohnort: Matten bei Interlaken
Heutige Tätigkeit: Techniker Rollmaterial
Eintritt in unsere Gruppe: August 2017
als Instandhaltungsfachmann (1989–1993 Lehrling Polymechaniker)
Hobbies: Wandern, Skitouren, Tanzen, Schwimmen, Sünnele und Klettern



Stefan Zurschmiede

Jahrgang: 1991
Wohnort: Unterseen
Heutige Tätigkeit: Leiter Flottenmanagement
Eintritt in unsere Gruppe: 01.03.2017 als Teamleiter Rollmaterial WAB (2007–2011 Lehre als Polymechaniker)
Hobbies: Skifahren und Biken



Patrick Boissier

Jahrgang: 1982
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Leiter Erlebnisangebot Sommer / Stv. Leiter Pisten- und Rettungsdienst
Eintritt in unsere Gruppe: 01.01.2015 als Mitarbeiter Transportanlagen (SB Grindel, Bärgellegg und Howald)
Hobbies: Wandern, Speed Board und Reisen



Marco Bächli

Jahrgang: 1984
Wohnort: Zweilütschinen
Heutige Tätigkeit: Leiter Werkstätte BOB Zweilütschinen
Eintritt in unsere Gruppe: 01.03.2015 als Techniker und Lokführer JB
Hobbies: Ski, Biken, Campen, Natur und Motorsport

20 DIENSTJAHRE



Norbert Camenzind

Jahrgang: 1973
Wohnort: Wengen
Heutige Tätigkeit: Lokführer Pool Lauterbrunnen | WAB, JB und SPB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.11.2003 als Wagenführer WAB Depot Lauterbrunnen
Hobbies: Trychler Club Wengen, Chlausjager Vitznau, Holzen mit Kari Hieke



Sandra Hodler

Jahrgang: 1987
Wohnort: Unterseen
Heutige Tätigkeit: Leiterin Gruppenreservation und Helpdesk
Eintritt in unsere Gruppe: 01.08.2002 als Lernende KVöV
Hobbies: Musik, Reisen, Schwingfeste, Family & Friends, Origami falten



René Steiner

Jahrgang: 1985
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Techniker Rollmaterial
Eintritt in unsere Gruppe: 01.12.2003 als Mitarbeiter Sesselbahn Lauberhorn
Hobbies: Mountainbiken, Skifahren und Bierbrauen



Gottfried Häsler

Jahrgang: 1963
Wohnort: Goldswil
Heutige Tätigkeit: Instandhalter Rollmaterial
Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.2005 als Handwerker in der Werkstätte Zweilütschinen
Hobbies: Reisen und Wandern / Rebstock ziehen für einen guten Wein



Ueli Christian Wolf

Jahrgang: 1979
Wohnort: Matten bei Interlaken
Heutige Tätigkeit: Bahnreiseverkäufer
Eintritt in unsere Gruppe: 01.07.2005 als Gleishandwerker JB (Bahndienst JB)
Hobbies: Familie, Judo, Velofahren und UOV (Obmann Veteranen des UOV Interlaken)

25 DIENSTJAHRE



Rolf Hefti

Jahrgang: 1964
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Freizeitbetrieb / Transportanlagen FB
Eintritt in unsere Gruppe: 16.12.1999 als Mitarbeiter Seilbahn Oberjoch
Hobbies: Jodlerklub, Wandern und E-Biken



Hans Michel

Jahrgang: 1963
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Bahnbetrieb
Eintritt in unsere Gruppe: 16.12.1999 als Mitarbeiter Skilift Schilt
Hobbies: Familie, Natur und Wandern



Peter Armin

Jahrgang: 1969
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Technischer Leiter Seilbahnen BLM und HB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.11.1999 als Stv. Technischer Leiter
Hobbies: Skifahren, Fischen, Wandern und Reisen



Andreas Bohren

Jahrgang: 1966
Wohnort: Burglauenen
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Transport und Freizeitanlagen
Eintritt in unsere Gruppe: 08.11.1999
Beschneigung und Pistendienst
Hobbies: Bergtouren und Viehzucht

30 DIENSTJAHRE

**Adrian Amacher**

Jahrgang: 1972
Wohnort: Burglauenen
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Freizeitbetrieb
Eintritt in unsere Gruppe: 01.04.1995
Skiliftangestellter Arven und Honegg
Hobbies: Schiessen 300 Meter

**Cornelia Matter**

Jahrgang: 1975
Wohnort: Ringgenberg
Heutige Tätigkeit: Fahrdienstleiterin
Eintritt in unsere Gruppe: 01.03.1995
als Fahrdienstleiterin (August 1992
als Lernende FDL)
Hobbies: Freizeitsport in der Natur, Volleyball und Feuerwehr

**Daniel Morger**

Jahrgang: 1972
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Pistenfahrzeugfahrer / Beschneier
Eintritt in unsere Gruppe: 16.11.1994
als Pistenfahrzeugfahrer
Hobbies: Skifahren und Wandern

**Markus Allenbach**

Jahrgang: 1976
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Leiter Bahnhof Interlaken Ost
Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.1995
als Bahnbetriebsdisponent
Hobbies: Familie, Unihockey und Skifahren

**Christopher Sutehall**

Jahrgang: 1964
Wohnort: Habkern
Heutige Tätigkeit: Leiter Bahnhof B
Eintritt in unsere Gruppe: 16.03.1995
als Zugbegleiter JB
Hobbies: Trail Running und Flugzeug-Simulator

**Hans Peter Ritschard**

Jahrgang: 1965
Wohnort: Interlaken
Heutige Tätigkeit: Lokführer BOB und SPB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.06.1995 beim Elektrodienst BOB Zweilütschinen
Hobbies: Reisen, Velofahren, Weidhaus Saxeten und Holzhacken

35 DIENSTJAHRE

**Oliveira Abilio**

Jahrgang: 1985
Wohnort: Lauterbrunnen
Heutige Tätigkeit: Güterspezialist
Eintritt in unsere Gruppe: 01.02.1990
als Betriebsangestellter
Hobbies: Skifahren, Wandern und Landwirtschaft (Olivenbäume in Süditalien)

**Christian Zimmermann**

Jahrgang: 1969
Wohnort: Zweilütschinen
Heutige Tätigkeit: Teamleiter Gleisbau BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.07.1990
als Vorarbeiter
Hobbies: Weidhaus Schweibenals und Familie

**Anton Inäbnit**

Jahrgang: 1967
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Technische Instandhaltung
Eintritt in unsere Gruppe: 01.09.1988 als Anwärter Lokführer
Hobbies: Landwirtschaft, Holzen und Natur

**Hans Rudolf Hänni**

Jahrgang: 1966
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Techniker Rollmaterial und Triebfahrzeugführer
Eintritt in unsere Gruppe: 01.01.1990 als Mechaniker Depot Zweilütschinen
Hobbies: Wandern, Wohnwägle und Sport allgemein

**Hanspeter Thöni**

Jahrgang: 1971
Wohnort: Gsteigwil
Heutige Tätigkeit: Betriebsdisponent Bahnhof Wilderswil
Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.1990 (01.05.1988 als Lernender Bahntransport)
Hobbies: Keine

40 DIENSTJAHRE

**Fritz Brawand**

Jahrgang: 1964
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Abteilungsleiter Erlebnisberge und Wintersport
Eintritt in unsere Gruppe: 01.12.1984 als Leiter Technik und Betrieb Kleine Scheidegg
Hobbies: Bergsteigen und Skifahren

**Rudolf Wyss**

Jahrgang: 1965
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Gleishandwerker A
Eintritt in unsere Gruppe: 01.01.1985 als Skiliftangestellter Salzegg
Hobbies: Viehzucht, Landwirtschaft, Skifahren, Zeit mit dem Grosskind

**André Vanhove**

Jahrgang: 1962
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Technische Instandhaltung im Terminal GGI
Eintritt in unsere Gruppe: 01.02.1985 als Mechaniker
Hobbies: Motorrad, Modellbau, Kochen und Natur

**Ernst Müller**

Jahrgang: 1966
Wohnort: Wilderswil
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Technische Instandhaltung A Infrastruktur
Eintritt in unsere Gruppe: 10.05.1985 als Betriebsangestellter Kleine Scheidegg
Hobbies: Motorrad und Skifahren

**René Anderegg**

Jahrgang: 1960
Wohnort: Grindelwald
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Transport und Freizeitanlagen
Eintritt in unsere Gruppe: 21.11.1984 als Pistendienst WAB 1
Hobbies: Wandern und Schiessen 300 Meter

Bravo!

Datum: 15.02.2025

Bote
 SCHWEIZ AM WOCHENENDE

JUNGFRAU
 TOP OF EUROPE

 Schweiz am Wochenende / Bote der Urtschweiz
 61431 Schyns
 041/ 819 06 08
<https://www.bote.ch/>

 Medienart: Print
 Medientyp: Tages und Wochenendpresse
 Auflage: 17'018
 Erscheinungsweise: wöchentlich

 Seite: 31
 Fläche: 7'008 mm²

 Auftrag: 1080383
 Themen-Nr.: 384009
 Referenz:
 bet051de-9553-47a3-ba36-51e2cf090b
 Ausschnitt Seite: 1/1

Rennen in Wengen auf heute angesetzt

(busch)

Ski alpin Auf gestern Freitag waren in Wengen auf der Lauberhorn-Rennpiste zwei Interregions-Skirennen des U16-Alpinnachwuchses der Region Mitte angesagt. Doch diese mussten auf heute Samstag verschoben werden.

«Wir erhielten in der Nacht auf Freitag vierzig Zentimeter Neuschnee und hätten keine fairen Wettkämpfe durchführen können. So entschieden wir uns - auch dank des grosszügigen Entgegenkommens der Jungfrau-

Bahnen - die Rennen auf Samstag zu verschieben», erklärte OK-Präsident Christoph Estermann auf Anfrage des «Boten».



Die Nachwuchsskirennen auf der legendären Lauberhorn-Piste mussten auf heute Samstag verschoben werden. Bild: Keystone

WETTBEWERB

GEWINNERIN DES LETZTEN WETTBEWERBS:

Drei Franziskas arbeiten im Winter im Bahnhof Lauterbrunnen. So lautete die Antwort auf die Wettbewerbsfrage in der letzten Bähndler-Rövu. Die zwei Wintersport-Tageskarten der Jungfrau Ski Region hat Sandra Wüthrich aus Unterseen gewonnen.

DIE NEUE WETTBEWERBSFRAGE LAUTET:

Von wann bis wann erfolgte bei der alpinen Photovoltaik-Anlage Hintisberg die öffentliche Auflage des Baugesuchs und des Plangenehmigungsgesuchs?

Schreiben Sie die Lösung auf eine Postkarte und senden Sie diese bis zum 15. August 2025 an Jungfrauabahn, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken.

Zu gewinnen gibt es zwei Tickets für die Harderbahn.

Sehr geehrte Damen und Herren

Unser Ausflug aufs Jungfrauoch liegt nun mittlerweile 3 Wochen zurück und es war einfach nur fantastisch! Wir hatten solches Glück mit dem Wetter, kaum zu glauben. Ich werde das niemals wieder vergessen, so schön war es. Auch die Gruppenreservation im Zug hat wunderbar geklappt und hat Eindruck bei meinen Gästen hinterlassen.

Schicke herzliche Grüsse aus Zürich.

Guten Tag!

Soeben habe ich eine Tageskarte für die Jungfrau Ski Region gekauft. Normalerweise kaufe ich Skitickets erst unten am Skilift, wenn ich auch wirklich fit und angereist bin. Da ich mit dem Skiticket der Jungfrau Region die Bahnfahrt nur bis Interlaken Ost lösen muss, habe ich mich diesmal für einen Kauf im Voraus entschieden. Weil die Jungfrau Region a.) mit transparenten Fixpreisen arbeitet und b.) bis 23:59 am Vortag eine Annulation möglich ist

Dies erachte ich aus ausgesprochen kundenfreundlich und ich möchte Ihnen dafür gratulieren! Mit dem Kauf im Voraus bin ich bei Skitickets wie beschrieben sehr zurückhaltend. Dies weil die Skiregion für mich ja keinen Platz reserviert (wie bei einem Konzertticket), ich unnötigerweise ein Annulationsrisiko infolge Krankheit oder Verletzung sowie ein Wetterrisiko auf mich nehme. Eine Versicherung ist da meines Erachtens nur eine Scheinlösung, da die Abwicklung kompliziert ist und ein Arztzeugnis wiederum Kosten in der Höhe von fast einer Tageskarte verursacht (entweder für mich persönlich oder dann für die Allgemeinheit). Die Argumente werden Ihnen nicht unbekannt sein. Es war mir aber ein Anliegen, Ihnen dies zurückzumelden. Ich wünsche mir, dass Sie und weitere Skiregionen auch zukünftig bei dieser Preispolitik bleiben.

Ich freue mich auf einen schönen Skitag und grüsse Sie freundlich

Habe soeben den beleuchteten Wanderweg von Mürren nach Gimmelwald gemacht. Wunderbar! Dank an diejenige, denjenigen, wo die Idee hatte! Wünschen auch nur das Beste!

Freundlicher Gruss

Hallo

Wir haben Ferien und sind gestern auf das Jungfrauoch gefahren. Es war sensationell.

Am Nachmittag gab es Transportprobleme, die zu Verzögerungen bei der Abfahrt führten. Die Art und Weise, wie Ihr Team das alles gehandhabt hat, war hervorragend. Wir waren so beeindruckt von der positiven Einstellung und der freundlichen Art, mit der das Team die Situation gehandhabt hat. Es gab viele Touristen, die drängelten und schubsten, um in die Züge zu kommen, und Ihr Team hat das so gut gemeistert.

Können Sie bitte allen unseren Dank und unsere Anerkennung ausrichten?

Mit freundlichen Grüssen

Bewertungen

Online-Feedbacks



★★★★★

Jungfrauojoch

Amazing place, beautiful & fabulous. Icing on the cake is the way it is maintained, just mind blowing, super convenient for tourists, very well laid out guidelines. A must visit place, cable car and train are marvels of Swiss engineering. Caution, do not misplace your tickets, as it is for going up as well as for coming down. Ice Palace will take you to another world, caution – walk carefully, it may be slippery at times. A memory for a lifetime.

Ajay Dixit

★★★★★

Grindelwald-First – Top of Adventure

The top station of Grindelwald, lot of activities available here like the first glider, flyer, mountain carts, trekking to the lake, Grindelwald view point, Tissot walkway etc. Place is so majestically beautiful! So gorgeous with the snowy mountain peaks up close. There is a restaurant here serving good food as well. Recommend to spend few hours here trying to complete couple of activities.

Sujay Sreekumar



★★★★★

Schynige Platte – Top of Swiss Tradition

Mit der Zahnradbahn, deren Waggonen mit über 100-jährigen elektrischen Lokomotiven gezogen werden, erreicht man die Platte in ca. 50-minütiger Fahrt. Der Panoramaausblick von dort auf Eiger, Mönch und Jungfrau sowie auch teilweise während der Fahrt auf den Thunersee und den Brienersee ist grandios. Alphornbläser zeigen live ihre Darbietungen und eine Wanderung zum botanischen Garten ist empfehlenswert.

Erhard W.

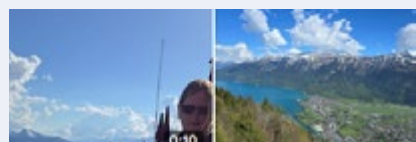


★★★★★

Harder Kulm – Top of Interlaken

Really cool place that is easily accessed from town. Great location for pictures. Great little restaurant at the top with outdoor tables where you can watch the parasailers flying down to the park. Also at the bottom there is a small enclosure with ibex deer that you can see up close.

mcvb



AGENDA

12. Juli

19. SCHWEIZER WANDERNACHT WENGEN

16.–20. Juli

EIGER ULTRA TRAIL GRINDELWALD

27. Juli

TRACHTENFEST MÄNNLICHEN

3. August

GROSSES ALPHORNTREFFEN, BERGHAUS MÄNNLICHEN

9.–10. August

EIGER BIKE-CHALLENGE GRINDELWALD

15.–17. August

INFERNO TRIATHLON

5.–6. September

JUNGFRAU-MARATHON

28. September

CHÄSTEILET WENGEN

4. Oktober

CHÄSTEILET WINTEREGG

26. Oktober

BETRIEBSSCHLUSS SCHYNIGE PLATTE-BAHN

27. Oktober

START REVISION FIRSTBAHN

30. November

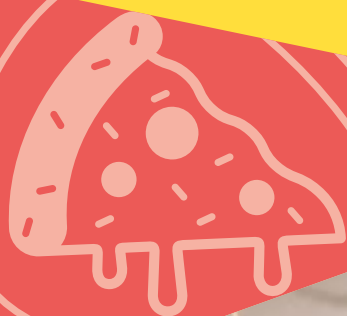
BETRIEBSSCHLUSS HADERBAHN

P.P.

3800 Interlaken
Post CH AG

Easy come, easy rest

Röstizza®, Scheidegg-Burger,
Jungfrau-Bratwurst



KLEINE SCHEIDEGG