

BÄHNDLER-RÖVÜ

Nr. 104 | Dezember 2025

Das Magazin der Jungfraubahnen

Nachtarbeit für eine gute Fahrt

Stichproben-Kontrollen
Fingerspitzengefühl gefragt

Lauterbrunnen – Grütschalp
Erneuerung Luftseilbahn

Zukunft der BOB
Neues Rollmaterial und Viertelstundentakt

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



Hans-Peter Wyss und Reto Kaufmann beim «Stich»



Darts-Show auf dem Jungfrauoch



Beat Anderegg verbindet zwei Jobs

Inhalt

AKTUELLES

Wie lässt sich ein Bahnersatz organisieren?	4
Stark auf der letzten Meile	6
«Die Güterzahlen unterstreichen die zentrale Bedeutung des Gütertransports.»	7
Lauterbrunnen: Anhebung der Parkhausbrücke / des Trassees	8
Bei den Stichproben-Kontrollen ist Fingerspitzengefühl gefragt	10
News aus der Jungfrau Ski Region	12
Firstbahn: Qualitätssicherndes Verfahren	14

PROJEKTE

Mit Top of Travel beginnt die Zukunft des Reisens	16
«Beim Gleisbau der WAB geben die Zahnstangen den Takt an.»	18
Erneuerung der Luftseilbahn Lauterbrunnen–Grütschalp	20

EVENTS

Medienanlass zur Zukunft der BOB	21
Treffen der Reiseleiterinnen und -leiter	22
Grosse Darts-Show auf dem Jungfrauoch	22

HR

Rückblick der Personalkommission	23
----------------------------------	----

MITARBEITENDE

Beat Anderegg schätzt die Abwechslung mit zwei saisonalen Jobs	24
Lieber an der Werk- als auf der Schulbank	26
Employer Branding damals und heute	27
Zukunftstag 2025: Blick hinter die Kulissen	28
Jubiläen	29

DIES & DAS | AGENDA

Bravo!	30
Wettbewerb	30
Bewertungen	31
Agenda	31

Impressum

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

Erscheint: zweimal jährlich

Auflage: 2000 Exemplare

Redaktionsschluss für die Nummer 105: 7. Mai 2026

Titelbild: Nächtliche Oberbauerneuerung bei der WAB



Oliver Hammel
CEO



Liebes Jungfraubahnen-Team

Ein ereignisreiches Jahr geht zu Ende – für mich persönlich mit der neuen Verantwortung als CEO und für uns als gesamtes Unternehmen. Nach 20 Jahren in verschiedensten Firmen darf ich mit Freude und Stolz sagen: Selten habe ich ein Unternehmen erlebt wie die Jungfraubahnen. Eine Firma, die von euch lebt – von Menschen, die täglich sprichwörtlich Berge versetzen, damit unsere Gäste sie erleben können. Ein Team, das anpackt, bei jedem Wetter und unabhängig davon, ob etwas geplant war oder nicht.

Umso mehr freue ich mich, dass wir diese Geschichten mit unserer neuen HR-Kampagne «Eiger, Mönch & DU» nach aussen tragen dürfen.

**Eine Firma,
die von euch lebt –
von Menschen, die
täglich sprichwörtlich
Berge versetzen,
damit unsere Gäste sie
erleben können.**

Auch unser Projekt «Top of Travel» ist dieses Jahr entscheidend vorangekommen: Alle Produkte, die wir direkt an Endkunden verkaufen, sind nun im Onlineshop verfügbar – ein wichtiger Schritt, um Wartezeiten an Schaltern zu reduzieren.

Auf der Berner Oberland-Bahn konnten wir neues Rollmaterial in Betrieb nehmen, und ab diesem Winter verkehren zusätzliche Züge in Lastrichtung gemäss Fahrplan. Das macht die Reise für unsere Gäste komfortabler.

Die Planung der neuen Firstbahn hat mit der öffentlichen Vorstellung und zahlreichen Workshops ebenfalls an Fahrt aufgenommen. Unser Ziel bleibt ein Angebot, das für alle etwas bereithält – für Jung und Alt sowie für Gäste von hier und aus aller Welt.

**Ein Angebot,
das für alle etwas
bereithält – für Jung
und Alt sowie für
Gäste von hier und
aus aller Welt.**

Bei all dem dürfen wir nicht vergessen, dass wir mitten in einer einzigartigen Natur- und Kulturlandschaft arbeiten. Es ist mir ein persönliches Anliegen, in diesem anspruchsvollen Umfeld stets die bestmöglichen Lösungen zu finden und verantwortungsvoll umzusetzen.

Wie ihr seht, entwickeln wir uns in vielen Bereichen mit grossen Schritten weiter. Auch wenn dies nicht immer durch neue Bauten sichtbar wird – es sind oft die kleinen Anpassungen und Verbesserungen, die uns weiterbringen, den Alltag erleichtern und unsere Gäste noch ein wenig glücklicher machen.

**Es ist mir ein
persönliches Anliegen,
in diesem anspruchsvollen Umfeld stets
die bestmöglichen
Lösungen zu finden
und verantwortungsvoll umzusetzen.**

Im kommenden Jahr haben wir viel vor: eine neue Seilbahnkabine für den Abschnitt Lauterbrunnen–Grütschalp der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren, eine optimierte Gästelenkung für Gruppen gemeinsam mit der Gastronomie, ein neues Kundencenter, neue Arbeitskleidung, neue Attraktionen sowie eine Online B2B Plattform, die Transaktionen für unsere weltweiten Partner und uns selbst vereinfacht. Zudem werden wir unsere Prozesse systematisch überprüfen und verbessern – mit dem Ziel, mehr Zeit dort zu haben, wo sie am meisten zählt: bei unseren Gästen. Sie tragen ihre Erlebnisse weiter, ob nach Bern, in andere Kantone oder in die ganze Welt – auf Fotos, in sozialen Medien oder in persönlichen Erzählungen. Danke, dass ihr diese Erlebnisse möglich macht.

Bevor wir ins neue Jahr starten, wünsche ich euch, euren Familien und euren Liebsten ein frohes Weihnachtsfest – und ein gesundes, glückliches und erfolgreiches 2026.

Beste Grüsse
Oliver

Wie lässt sich ein Bahnersatz organisieren?

Wenn Züge nicht fahren können, muss nach Möglichkeit eine Alternative organisiert werden. Damit Fahrgäste trotzdem ihr Ziel erreichen, braucht es eine sorgfältige Planung. Von der Bedarfsermittlung über die Organisation von Ersatzbussen bis hin zur Information der Reisenden – ein funktionierender Ersatzverkehr entsteht durch viele koordinierte Schritte.



Bahnersatzbus unterwegs von Grindelwald nach Interlaken Ost

Ein Bahnersatzverkehr wird aus unterschiedlichen Gründen erforderlich. Häufig sind es geplante Bauarbeiten, manchmal jedoch auch kurzfristige Ereignisse wie technische Defekte, Unfälle oder extreme Wetterlagen.

Den Bedarf feststellen

In jedem Fall wird zunächst geklärt: Welche Strecke ist betroffen? Welche Bahnhöfe können nicht wie gewohnt angefahren werden? Und wie viele Reisende sind voraussichtlich unterwegs? Die interne Betriebssteuerung wertet dafür die Frequenzen des letzten Jahres für die betreffende Strecke aus und berücksichtigt bereits gemachte Gruppenbuchungen. Das zusammen ergibt den erwarteten Bedarf für den Ersatzverkehr.

Ein funktionierender Ersatzverkehr steht und fällt mit der Kommunikation.

Planung des Ersatzverkehrs

Nun folgt die eigentliche Planung. Zusammen mit dem betroffenen Busunternehmen wird der Einsatz der Verkehrsmittel geplant. Die Strecke zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen wird grundsätzlich von Postauto, von Interlaken Ost nach Grindelwald normalerweise durch STI/Grindelwaldbus abgedeckt. Standard sind

Linien- oder Reisebusse, in besonderen Situationen können auch Kleinbusse eine Rolle spielen. Entscheidend ist, dass die Kapazität dem erwarteten Andrang entspricht und die Fahrzeuge die betreffende Strecke befahren können. Gelenkbusse beispielsweise können nicht in Richtung Lauterbrunnen eingesetzt werden, da oben eine Möglichkeit zum Wenden der Fahrzeuge fehlt. Die Ersatzfahrpläne orientieren sich am bestehenden Zugfahrplan, wobei die Fahrzeiten der Busse realistisch berechnet werden müssen, da Strassenverkehr und Umleitungen mehr Zeit beanspruchen können als Zugfahrten.

Routen und Halteorte festlegen

Ein zentraler Punkt ist die Frage, welche Bahnhöfe und Haltestellen der Ersatzverkehr bedie-



Bahnersatzbusse in Zweilütschinen

nen soll. Soll der Bus alle Zwischenhalte anfahren, um allen Fahrgästen gerecht zu werden? Oder sind Direktverbindungen sinnvoller, um Zeit zu sparen? Häufig wird eine Mischform gewählt: Ein Teil der Busse fährt direkt, ein anderer bedient alle Stationen. Die Wahl der Haltestellen ist ebenfalls bedeutsam. Nicht immer können Ersatzbusse direkt am Bahnhof halten. Deshalb müssen sichere und gut erreichbare Ersatzhaltestellen definiert, beschildert und im Fahrgastinformationssystem eingetragen werden.

Abstimmung und Auftragserteilung

Sind Konzept und Routen geplant, werden die entsprechenden Verkehrsunternehmen beauftragt. Dabei geht es nicht nur um die reine Zahl der Fahrzeuge, sondern auch um die Einsatzplanung der Fahrer und Fahrerinnen. Die Dienstplanung – unter Berücksichtigung der Lenk- und Ruhezeiten – obliegt dem jeweiligen Busunternehmen. Aufgrund dieser Berechnungen werden die Anzahl der benötigten Schichten definiert und aufgegeben.

Unter Umständen ist auch eine Absprache mit den Behörden nötig, wenn beispielsweise für eine Übergangshaltestelle eine neue Haltebuchstange eingerichtet werden muss. Die Polizei oder kommunale Stellen können hier unterstützen.

Infrastruktur und Service vorbereiten

Damit Reisende den Ersatzverkehr problemlos nutzen können, wird die Infrastruktur vor Ort angepasst. Dazu gehören klar erkennbare Haltestellenschilder, Hinweisschilder im oder beim Bahnhof sowie markierte Wege zu den Ersatzbussen. Bei den Knotenpunkten werden zusätzlich Kundenlenkerinnen und -lenker eingesetzt, welche Fragen beantworten sowie die Fahrgäste entsprechend leiten können.

Auch Serviceaspekte spielen eine Rolle: Sind die eingesetzten Busse barrierefrei? Gibt es genügend Platz für Kinderwagen, Rollstühle, Koffer oder Fahrräder? Solche Faktoren beeinflussen, wie zufrieden die Fahrgäste den Ersatzverkehr erleben.

Information der Fahrgäste

Ein funktionierender Ersatzverkehr steht und fällt mit der Kommunikation. Bei geplanten Bauarbeiten können die Fahrgäste Wochen im Voraus informiert werden – durch Aushänge, Online-Fahrpläne, Medienmitteilungen und Durchsagen in den Zügen. Dies wird durch die Betriebssteuerung in enger Zusammenarbeit mit der Zentralen Leitstelle geplant und durchgeführt.

Kommt es hingegen kurzfristig zu einer Störung, muss die Information innerhalb weniger

Minuten verfügbar sein. Ansagen am Bahnhof, Hinweise in Apps oder digitale Anzeigetafeln spielen hier eine zentrale Rolle. Nach Möglichkeit werden vor Ort Mitarbeitende eingesetzt, die den Reisenden den Weg zeigen.

Die Organisation von kurzfristigen Bahnersatzbussen obliegt der Zentralen Leitstelle, ebenso die Erfassung der dazugehörigen Informationen im Onlinefahrplan sowie auf den Anzeigen vor Ort.

Betrieb und laufende Anpassung

Während des Ersatzverkehrs überwachen die Leitstelle sowie die Kundenlenkenden den Ablauf in Echtzeit. Wenn ein Zug verspätet ankommt, kann ein Ersatzbus warten, damit Fahrgäste den Anschluss nicht verpassen. Gleichzeitig werden zusätzliche Fahrzeuge nachgeordert, wenn der Andrang unerwartet gross ist. Diese flexible Steuerung ist besonders bei ungeplanten Ereignissen wichtig. Hier lassen sich die exakten Fahrgastzahlen kaum vorhersagen, weshalb die enge Abstimmung zwischen der Zentralen Leitstelle, den Kundenlenkenden und den Busunternehmen unverzichtbar ist.

Nachbereitung und Auswertung

Nach Ende des Ersatzverkehrs wird die Aktion ausgewertet. Dabei geht es um organisatorische Fragen wie Kosten, Abrechnung mit den Busunternehmen und Dokumentation der Abläufe. Ebenso wichtig ist das Feedback der Fahrgäste und der Mitarbeitenden: Wurde die Information als ausreichend empfunden? Waren genügend Fahrzeuge im Einsatz? Gab es Probleme bei der Orientierung?

Aus diesen Rückmeldungen lernen die Verantwortlichen für kommende Einsätze. So wird der Bahnersatz schrittweise verbessert und Fahrgäste profitieren von einem verlässlicheren Service, wenn Züge einmal nicht fahren können.

Text: Andreas Schmitz



Stark auf der letzten Meile

Ob Gepäck nach Grindelwald, Beton nach Wengen oder Wein fürs Jungfraujo – der Bereich Gepäck-, Güter- und Spezialtransporte sorgt Tag für Tag dafür, dass alles zur richtigen Zeit am richtigen Ort ankommt. Meist unbemerkt, aber unverzichtbar für den reibungslosen Betrieb. Mit diversen Optimierungen will der Bereich noch effizienter werden.



Eine Projektgruppe plant die Neugestaltung des Güterzentrums Lauterbrunnen

Im Bereich Gepäck-, Güter- und Spezialtransporte geschieht fast alles im Hintergrund, präzise und zuverlässig. Täglich werden unterschiedlichste Güter bewegt, koordiniert und termingerecht an ihren Zielort gebracht. Damit das funktioniert, braucht es Mitarbeitende, die flexibel bleiben, gut organisiert sind und stets den Überblick behalten.

Blick in die Zukunft

Mit Blick in die Zukunft arbeitet der Bereich an zahlreichen Verbesserungen. Dazu gehören neue Güterwagen, die Neugestaltung des Standortes Lauterbrunnen und die Optimierung der Kernprozesse. Neue Fahrzeuge und Aufbauten eröffnen spürbare Vorteile: Bis zu 30 Prozent mehr Volumen und Gewicht können pro Fahrt transportiert werden. Die unterschiedlichen Aufbauten – etwa Mulden, Kipper oder Container – machen die Abläufe flexibler und effizienter. Gleichzeitig plant eine Projektgruppe die Neu-

gestaltung des Güterzentrums Lauterbrunnen inklusive Gleisanlagen. Ziel ist es, die gesamten Abläufe zukunftsfähig zu gestalten – von der Anlieferung bis zur Verteilung.

Digitalisierung auf der letzten Meile

Ein weiterer grosser Schritt steht mit dem neuen digitalen Gütersystem bevor. Dieses soll die Warenflüsse vollständig digitalisieren und die internen Prozesse vereinfachen. Kundinnen und Kunden können ihre Sendung künftig bequem über ein Webportal anmelden. Dabei wird automatisch ein QR-Code generiert, der auf der Sendung angebracht wird. So lassen sich Transporte einfach nachverfolgen und Empfängerinnen sowie Empfänger erhalten automatisch eine Ankunftsbenachrichtigung. Auch die Meldungen für das Lokpersonal oder die Verrechnungen sollen künftig automatisiert werden. Das spart Zeit, reduziert Fehler und verbessert die gesamte

**Ziel ist es,
die gesamten Abläufe
zukunftsfähig zu
gestalten.**

Qualitätskette – von der Bestellung bis zur Lieferung.

Trotz technischer Unterstützung bleibt eines gleich: das Zusammenspiel im Team. Wer im Bereich Gepäck- und Gütertransport arbeitet, hilft auch einmal über den eigenen Bereich hinaus. Ob auf der Schiene, im Lager oder bei der Koordination: Jede und jeder Einzelne trägt dazu bei, dass das System funktioniert – Tag für Tag.

Text: Reto Oswald



Im Jahr 2024 wurden ab Lauterbrunnen rund 150'000 Tonnen Güter transportiert



Unterschiedliche Fahrzeuge machen die Abläufe flexibler



Güterei im Grindelwald Terminal

«Die Güterzahlen unterstreichen die zentrale Bedeutung des Gütertransports.»

Reto Oswald, Leiter Güter-, Gepäck- und Spezialtransporte der Jungfrau-bahnen, spricht über die Entwicklungen und Herausforderungen im Bereich Logistik auf der Linie Lauterbrunnen – Wengen.

Wie hat sich der Gütertransport im Jahr 2024 entwickelt?

Im Jahr 2024 haben wir ab Lauterbrunnen rund 150'446 Tonnen Güter transportiert, ab Wengen 79'912 Tonnen. Diese Güterzahlen unterstreichen die zentrale Bedeutung des Gütertransports für die Versorgung des autofreien Ferienorts Wengen.

Wie oft verkehren die Güterzüge zwischen Lauterbrunnen und Wengen?

Täglich führen wir zwischen acht und zehn Fahrten von Lauterbrunnen nach Wengen durch sowie sieben bis neun Fahrten in der Gegenrichtung. Diese Frequenz erlaubt uns, flexibel auf die Bedürfnisse unserer Kundschaft zu reagieren und eine zuverlässige Versorgung sicherzustellen – auch in Spitzenzeiten.



Wengen strebt eine Erhöhung der Logiernächte an. Welche Auswirkungen hat das auf den Güterverkehr?

Die Zunahme der Logiernächte hat direkte Auswirkungen auf unser Transportvolumen. Mehr Gäste bedeuten automatisch mehr Güter, insbesondere im Bereich der Hotellerie und Gastronomie. Aktuell verzeichnen wir eine jährliche Steigerung von rund vier Prozent, was uns organisatorisch und logistisch stark fordert.

Der Bereich möchte künftig deutlich mehr Volumen mit gleichbleibendem Personal bewältigen. Wie ist das möglich?

Unser Ziel ist es, rund 30 Prozent mehr Gewicht und Volumen zu transportieren – mit dem heutigen Personalbestand. Das erfordert effiziente Prozesse, eine präzise Einsatzplanung und den verstärkten Einsatz neuer Fahrzeuge. Wir investieren in die Digitalisierung und Automatisierung, um Abläufe zu optimieren und unsere Mitarbeitenden gezielt zu entlasten.

Wo liegen die Chancen und Herausforderungen der kommenden Jahre?

Die steigende Nachfrage durch den Tourismus eröffnet klare Wachstumschancen. Gleichzeitig ist es unsere grösste Herausforderung, die wachsenden Gütermengen nachhaltig und effizient zu bewältigen. Durch Digitalisierung und die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Logistikprozesse wollen wir diesen Anforderungen gerecht werden – und auch künftig alle zuverlässig versorgen.

Lauterbrunnen: Anhebung der Parkhausbrücke und des Trassees

Ende Juli 2025 hat sich die bekannte Rutschung Tripfi im Hang unterhalb der Parkhausbrücke bei Lauterbrunnen nach mehreren Jahren wieder aktiviert und beschleunigt. Dies machte kurzfristig Hangstabilisierungen, eine Anhebung der Brücke und des Bahntrassees sowie Gleisarbeiten notwendig.



Nächtliche Arbeiten zum Heben der Parkhausbrücke

Der Hang unterhalb der Parkhausbrücke bei Lauterbrunnen ist bekannt und wird schon länger überwacht. Die Reaktivierung der Rutschung im Hang wurde vermutlich durch die intensiven Niederschläge Ende Juli/Anfang August 2025 und einen Wasserleitungsbruch mitten in der Hauptrutschkante ausgelöst. Durch die Rutschung wurden in diesem Perimeter ebenfalls Sauberabwasserleitungen der Gemeinde undicht.

**Der Hang unterhalb
der Parkhausbrücke
ist bekannt und
wird schon länger
überwacht.**

Sofortmassnahmen

Durch die Gemeinde Lauterbrunnen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Sanierung undichter Sauberwasser- und Wasserleitungen
- Oberflächenentwässerung über die Oberfläche statt Einlaufschächte/Leitungen



Ein Arbeiter bedient die Hydraulikpumpe

Durch die Berner Oberland-Bahnen AG und die Parkhaus Lauterbrunnen AG wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Mehrmaliges Flickern des Belages der Zufahrtsstrasse Parkhaus
- Sicherung und Erhöhung Damm/Stützmauer talseitig
- Parkhausbrücke
 - Entspannung der Anker und Anpassungen der Auflager
 - Brückenhebung mit Anpassungen Fahrleitung und Trasse (Zahnstange, Gleis)

Die Sofortmassnahmen wurden in verschiedenen Etappen und mit zwei Streckensperren ausgeführt.

Streckensperre Ende August 2025

Weil die Gleisgeometrie in der Lage und Höhe im Bereich der Parkhausbrücke nicht mehr eingehalten werden konnte, musste die Berner

Oberland-Bahnen AG Ende August kurzfristig eine 10-tägige Streckensperre anordnen. Diese wurde genutzt, um mit einer «maschinellen Grampung» die erforderliche Gleisgeometrie zu gewährleisten und den Betrieb bis zur Anhebung des Bahntrassees Ende Oktober sicherzustellen.

Streckensperre November 2025

Während einer dreiwöchigen Intensivbauphase im November wurden Gleis und Fahrleitung rückgebaut sowie die Brücke und der Bahndamm bis zu 70 cm angehoben bzw. erhöht. Anschliessend wurden neue Brückenlager, ein neuer Gleisoberbau und eine neue Fahrleitung inklusive zwei Masten eingebaut.

Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen sieht folgende Schritte vor:

- Fertigstellung Arbeiten Sofortmassnahmen



Während der Bauphase verkehren Bahnersatzbusse

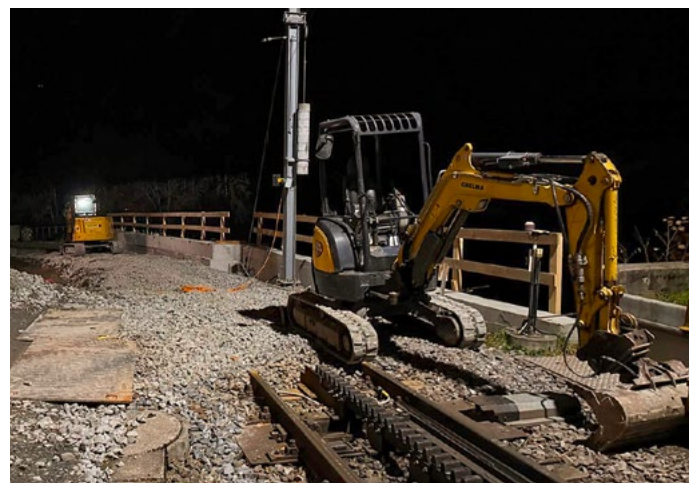
- Weiterführung Monitoring für die laufende Überwachung

Ein grosser Dank geht an die beteiligten Unternehmen, Planer und unsere verschiedenen internen Fachstellen, ohne die eine so kurzfristige Umsetzung solcher Sofortmassnahmen nicht möglich gewesen wäre.

Text: Dominik Liener



Mit Hydraulik-Pressen wird die Brücke gehoben



Gleis, Zahnstangen und Fahrleitung wurden rückgebaut und danach wieder eingebaut

Bei den Stichproben-Kontrollen ist Fingerspitzengefühl gefragt

Die Uniform haben Hans-Peter Wyss und Reto Kaufmann an diesem Tag zuhause gelassen: Wenn sie auf Stichproben-Kontrolle gehen, erscheinen sie jeweils in Zivil am Startpunkt Interlaken Ost. Die beiden gehören zu den Stichproben-Kontrollleuren der ersten Stunde bei den Jungfraubahnen und sie geben ihr Wissen auch gerne intern weiter. Die Bähndler-Rövü hat sie bei einem Einsatz begleitet.



Reto Kaufmann bei einer Stichkontrolle in der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM)

Ausgerüstet mit drei verschiedenen elektronischen Geräten stehen die beiden auf dem Perron 2 in Interlaken Ost. Bevor sie einen Zug der Berner Oberland-Bahn (BOB) besteigen, informieren sie den Lokführer über ihre Anwesenheit. Kurz danach geht es bereits los. «Wir hoffen eigentlich immer, dass wir einmal an einem Tag gar niemanden haben ohne Ticket», erklärt Reto Kaufmann. Dieses Ziel haben sie aber seit der Einführung der Stichproben-Kontrollen im Jahr 2023 noch nicht erreicht.

Trotzdem gibt es am Tag der Reportage immerhin einige Fahrten, auf denen alle kontrollierten Passagiere ein gültiges Billett vorweisen können. Das freut auch die beiden Kontrolleure, die sonst in Uniform – wie die anderen Kolleginnen und Kollegen – als Zugbegleitende in den Zügen der Jungfraubahnen unterwegs sind.

Präsenz zeigen

«Unser Ziel mit den Stichproben-Kontrollen ist es, Präsenz zu zeigen», sagt Reto Kaufmann. Das überzeugte auch die Vorgesetzten, als er

und Hans-Peter Wyss nach den Corona-Jahren mit dem Vorschlag an diese gelangten. Bevor es auf den Strecken der Jungfraubahnen losging mit den Stichproben, machten sich die beiden ein Bild, wie das bei anderen Transportunternehmen gehandhabt wird, wie zum Beispiel den BLS oder bei Postauto.

«Unser Ziel mit den Stichproben-Kontrollen ist es, Präsenz zu zeigen.»

«Inzwischen sind wir fünf bis sechs Personen, die das regelmässig machen», erzählt Hans-Peter Wyss. Kontrolliert wird v.a. auf den Strecken des abgeltungsberechtigten Verkehrs, also u.a. zwischen Interlaken Ost, Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen und Mürren.



Hans-Peter Wyss (links) und Reto Kaufmann

Lukas Mathyer, Leiter Zugdienst:

Wie steuerst Du als Leiter Zugdienst die Einsätze der Stichproben (ohne allzu viel offenzulegen)?

Die Einsätze werden mit der normalen Monatsplanung eingeplant. Vordefiniert sind die Zeitfenster sowie, ob Seilbahn oder im Zug. Die Gestaltung des Einsatzes ist aber von verschiedenen Faktoren abhängig. Will ein Gast, der kein Ticket hat, auf der Winteregg aussteigen, so steigen wir mit ihm aus und schliessen den Fall vor Ort ab. Einen fixen Plan gibt es somit nicht, sondern es ist eine rollende und flexible Planung vor Ort gefragt.

Wie wichtig sind die Stichkontrollen für die Einnahmesicherung?

Stichkontrollen sind ein wesentliches Puzzleteil und sehr wichtig innerhalb der gesamten Einnahmesicherungskette. Die Stichkontrollen markieren Präsenz im Gebiet und wir können gezielt die Fälle bearbeiten, auch wenn Abklärungen länger dauern.

Ruhe bewahren

Mitarbeitende, welche sich für den «Stich», wie die Stichproben-Kontrollen kurz genannt werden, interessieren, werden von Reto Kaufmann und Hans-Peter Wyss eingeführt. Denn die Arbeit sei eine andere als jene der «normalen» Billett-Kontrollen. «Gäste ohne gültiges Ticket reagieren auf Personen in Uniform meistens gereizter als auf uns in Zivil», weiss Hans-Peter



Elektronische Billettkontrolle

ter Wyss: «Trotzdem sei gerade beim Auftritt in Zivil Fingerspitzengefühl gefragt.»

Manchmal laufen die Nachzahlung und der Erwerb des nötigen Billetts denn auch ruhig ab und kaum jemand der Mitreisenden bekommt etwas mit. Manchmal wird das fehlende Ticket mit Nicht-Wissen oder zu knapper Zeit begründet. «Wir hören viele Erklärungen, weshalb es gerade nicht geklappt hat mit dem Lösen eines Tickets», erklärt Hans-Peter Wyss. Immer noch ruhig verweisen die beiden Stichkontrollen-Erprobten dann auf das gut sichtbare gelbe Schild in jedem Wagen, das auf die Selbstkontrolle und die allenfalls anfallenden Bussgelder verweist, welche bei fehlendem oder ungültigem Ticket zu bezahlen sind.

Schwieriger wird es dann, wenn sich Reisende uneinsichtig zeigen. «Da gilt es, ruhig zu bleiben und zum Beispiel anhand der Abfahrtszeit des Zuges aufzuzeigen, dass das Ticket in der App effektiv zu spät gelöst wurde», so Reto Kaufmann. Notfalls muss dann auch einmal die Polizei beigezogen werden, z.B. wenn der fehlbare Gast seine Personalien nicht preisgeben will.

Wintersport

Im letzten Winter machten diverse Stichkontrollen in Wintersportgebieten Schlagzeilen. Auch in der Jungfrau Ski Region werden solche Stichkontrollen durchgeführt, da es doch auch ab und zu vorkommt, dass jemand sein Saisonabonnement weitergibt. «Meist führen wir diese Kontrollen direkt an den Drehkreuzen der Sesselbahnen oder Seilbahnen durch», sagt Reto Kaufmann.

Das A und O beim Wintersport ist die Gesichtskontrolle oder der Abgleich mit einem Personalausweis. Denn die Saisonabonnemente enthalten ein Foto. Die Reaktionen, gerade auch der Personen, die «korrekt» unterwegs sind, seien durchwegs positiv, erzählen die beiden. Endlich werde mal etwas für die Ehrlichen gemacht, heisst es dann oft erfreut. Es geht um Ehrlichkeit unter den Gästen und die Einsicht für die Konsequenzen, die sie verantworten müssen, wenn sie ohne Ticket unterwegs sind. Deshalb ist für Reto Kaufmann jetzt schon klar: «Auch in diesem Winter werden wir wieder verschiedene Kontrollen im Skigebiet vornehmen.»

Text: Kathrin Naegeli



Kontrolle bei zwei Südkoreanerinnen



Stichkontrolle im Skigebiet

News aus der Jungfrau Ski Region

Zu den Neuerungen in der Jungfrau Ski Region gehört unter anderem die neue Iglu-Bar beim Restaurant Winteregg oder der gereinigte Speichersee am Lauberhorn. Der neu lancierte AlpsPass verspricht maximale Freiheit im Schnee.



Sommerarbeiten am leeren Lauberhornsee

AlpsPass – Unlock Winter: Das neue Wintersport-Saisonabonnement bietet unbegrenzten Zugang zu den vier erstklassigen Skigebieten Adelboden-Lenk, Engelberg-Titlis, Aletsch Arena und Jungfrau Ski Region sowie je 3 Skitage in den Partnerregionen Laax, Arosa-Lenzerheide, Davos-Klosters, 4Vallées und Portes du Soleil. Mit einem Preis für Kinder von 199 Franken und für Jugendliche von 299 Franken ist dieser besonders familienfreundlich. Zudem können Besitzerinnen und Besitzer des AlpsPass in jedem der vier Stammgebiete ein exklusiv vergünstigtes Sommerabonnement kaufen.

Einheimische profitieren in der Jungfrau Ski Region besonders. Der Preis für ein Saisonabonnement für Kinder wurde auf unschlagbare 99 Franken gesenkt, ein Jugendabonnement für 199 Franken eingeführt und der Preis für Erwachsene bei 560 Franken belassen.

Einheimische profitieren in der Jungfrau Ski Region besonders.

Beliebte Après-Ski-Angebote

Eine Iglu-Bar ergänzt neu das Après-Ski-Angebot an der Winteregg im Teilgebiet Mürren. Selbstverständlich bleibt das beliebte Angebot beim Terminal-Square Grindelwald mit der E-Tron Bar und Live-DJ jeweils am Samstagabend bestehen. Am Samstag, 17. Januar 2026, wird die Lauberhorn-Abfahrt im Public-Viewing-Terminal live übertragen und im Anschluss steigt die grosse After-Race-Party. Im Gebiet Kleine

Scheidegg lädt The Wall Bar mit diversen Bärner-Frites zum Snacken ein. Wer es gediegener mag, geniesst zum Beispiel im Restaurant Eigergletscher das Eigerness-Cordon-Bleu oder auf der Kleine Scheidegg eine Röstizza. Ein beliebtes Nebenangebot ist das für jede Wintersportausrüstung geeignete Skidepot im Terminal, das mit Wohlfühlatmosphäre, Lüftung, Heizung, Garderobenhaken und LED-Beleuchtung ausgestattet ist. Mühsames Skischleppen war gestern.

Fortlaufend hohe Investitionen

Dank fortlaufenden Investitionen in die Beschneigung und Pistenbearbeitung ist in der Jungfrau Ski Region auch bei schwierigen Witterungsbedingungen Schnee-Spass garantiert. Im Gebiet Grindelwald-First haben unsere Beschneier rund einen Kilometer Beschneigungsleitung ersetzt. Auf der Kleinen Scheidegg ha-

Es braucht den unermüdlichen Einsatz der Mitarbeitenden.

ben ebenfalls unsere Mitarbeiter nach gut 30 Jahren den Speichersee Lauberhorn gereinigt und instandgehalten. In Innerwengen konnte noch vor dem Einwintern die Skibrücke ersetzt werden. Sie wurde so verschoben, dass nun eine direkte Zufahrt zur Sesselbahn Innerwengen ohne Stockeinsatz möglich ist. Bei der Sesselbahn Eigernordwand wurde mit zusätzlichen Sesseln die maximale Kapazität von 1'800 Personen pro Stunde auf 2'000 Personen pro Stunde erhöht, damit an Spitzentagen die Wartezeit reduziert wird. Auch in diesem Jahr darf sich das Wintersportpersonal über drei neue Pistenfahrzeuge freuen. Mit Investitionen von rund 3,5 Millionen Franken in die Wintersportgebiete First und Kleine Scheidegg nehmen die Jungfraubahnen ihre Verantwortung gegenüber Menschen und Umwelt wahr.

Damit diese moderne Technik auch optimal funktioniert und eingesetzt wird, braucht es den unermüdlichen Einsatz der Mitarbeitenden der Jungfraubahnen. Ihnen gebührt ein grosses Dankeschön für den grossartigen Einsatz.

Ersatz Sesselbahn Fallboden

Die Wengernalpbahn beschäftigt sich seit Jahren mit dem Ersatz der Sesselbahn Fallboden. Für die ehemalige Bahn ist Ende Oktober 2022 die Konzession abgelaufen und eine Verlänge-



Der neue AlpsPass: Vier Partnergebiete sowie fünf Gebiete mit je drei Gratis-Skitagen

rung durch die Behörden ist nicht mehr möglich. Das bereits im Jahr 2010 angedachte und beim Bau der Sesselbahn Wixi berücksichtigte Ersatzprojekt für die Sesselbahn Fallboden mit Bergstation am Eigergletscher scheiterte bedauerlicherweise im Jahr 2021 im Verlauf des Bewilligungsverfahrens von Seiten Landschaftsschutz aufgrund eines negativen ENHK-Gutachtens. Die Betriebserfahrungen der beiden vergangenen Winter haben gezeigt, dass mit dem Wegfall der Sesselbahn Fallboden ein «Nadelöhr» im Wixi-Tal bei der Sesselbahn Wixi entstanden ist. Deshalb startete im November 2025 das Plangenehmigungsverfahren für den Ersatz der Sesselbahn Fallboden. Läuft dieses reibungslos, könnte die Bahn bestenfalls im Sommer 2026 gebaut und auf die Saison 2026/27 in Betrieb genommen werden. Die Investition ist auf 13 Millionen Franken veranschlagt.

Text: Marco Luggen



Neue Beschneigungsleitung im Gebiet Grindelwald-First



Der gereinigte und reparierte Speichersee Lauberhorn ist parat für die Wasserfüllung



Zwei der drei neuen Pistenfahrzeuge

Firstbahn: Qualitätssicherndes Verfahren im Rahmen der Nutzungsplanung

Bei der Erneuerung der Firstbahn stehen die Mitwirkung und die Rolle der Nutzungsplanung im Vordergrund. Früher war Arealentwicklung «Privatsache», meist mit wenigen Beteiligten. Der Realitätstest erfolgte dann erst im Bau- und Planbewilligungsverfahren. Heute werden die qualitätssichernden Verfahren im Rahmen der vorgelagerten Nutzungsplanungen eingesetzt. Deshalb wurden die Unterlagen betreffend der Nutzungsplanung, welche die Baufelder, den Seilbahnkorridor und die Bebauungsvorschriften festlegen, vom 19. Juni bis zum 18. August 2025 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.



Entwurf Volumenstudie Bergstation First

Parallel zum Start der Mitwirkung wurde im Juni 2025 im Sportzentrum eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, an welcher der Verfahrensablauf sowie die einzelnen Projektbestandteile vorgestellt und das Projekt an unterschiedlichen Posten unter Leitung einer im Verfahren beteiligten Person kritisch diskutiert werden konnte. An vier zusätzlichen «Sprechstunden» standen Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinde und der Firstbahn Interessierten Red und Antwort.

Mit diesem Vorgehen können möglichst viele Anspruchsgruppen frühzeitig eingebunden werden. So werden bereits vor einem Plangenehmigungsverfahren einvernehmliche Lösungen gesucht, um allfällige Projektwiderstände frühzeitig zu eliminieren.

Rund 90 Mitwirkungsschreiben

Insgesamt gingen rund 90 Mitwirkungsschreiben mit gut 800 Punkten ein. Diese werden nun von den Verantwortlichen der Gemeinde gesichtet, bewertet und beantwortet. Die Antworten fliessen in den Mitwirkungsbericht ein, welcher zusammen mit den angepassten Nutzungsplanungs-Unterlagen beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht wird. Dies dürfte voraussichtlich im Frühjahr 2026 der Fall sein.

Nach einer erfolgreichen Vorprüfung durch den Kanton kann die Nutzungsplanung dann öffentlich aufgelegt werden und an der Gemeindeversammlung zur Abstimmung gelangen. Erst nach diesem Schritt kann die eigentliche Baubewilligung mittels eines Plangenehmigungsverfahrens auf Bundesebene beantragt werden.

**Es gingen rund
90 Mitwirkungs-
schreiben mit gut
800 Punkten ein.**

Die Konzession für die Firstbahn läuft im Jahr 2034 ab. Bis dann werden die bautechnischen und elektromechanischen Bauteile mit gut 40 Jahren ihr Lebensende erreicht haben und die Bahn wird ersetzt werden müssen. Aufgrund der stark veränderten Gästebedürfnisse, den heute bestehenden technischen Möglichkeiten im Seilbahnbau und der nie optimal gelösten Erschliessungs- und Parkplatzsituation bei der

Talstation Gydisdorf wurde frühzeitig geprüft, ob der Ersatz der Firstbahn mit einem anderen Ausgangspunkt und einer direkteren Linienführung vorteilhafter wäre.

Nach umfassender Prüfung verschiedener Varianten für die Linienführung soll die Firstbahn neu auf der Fuhrenmatte beim Bahnhof Grindelwald starten und von der Mittelstation Bort direkt zur Bergstation First führen. Der Knotenpunkt Schreckfeld wird künftig mit einer separaten Gondelbahn an die Bergstation First angebunden.

Qualitätssicherndes Verfahren

Die architektonische Erscheinung der geplanten Gebäude für alle Stationen wird im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens ermittelt und festgelegt. Mit dieser Qualitätssicherung wird sichergestellt, dass sich die Gebäude optimal in die Umgebung und das Ortsbild einfügen. Qualitätssichernde Verfahren sind zu einem wichtigen Instrument der Projekt- und Arealentwicklung geworden und werden heute im Rahmen der Nutzungsplanungen von den zuständigen Fachstellen verlangt.

Für die Projektentwicklung bei der Firstbahn haben sich die Jungfraubahnen für ein zweistufiges Verfahren entschieden. Mit der ersten Phase des qualitätssichernden Verfahrens wurden im Rahmen einer Testplanung die Grundlagen geschaffen. So wurden für die Bergstation First verschiedene Anordnungen geprüft und letztlich

die Bestvariante sowie Grundsätze zur Setzung im Terrain festgelegt. Die Bergstation soll zu einem Icon mit einer starken Architektursprache in der Bergwelt Grindelwalds werden und so für sich bereits eine Attraktion darstellen. Sie soll weitgehend am bisherigen Standort des Berghauses angeordnet werden.

Die Bergstation der Schreckfeldbahn wird weiter nördlich, nahe der heutigen Bergstation angeordnet. Mit aufgesetztem Berghaus soll sie mit der Bergstation der Firstbahn eine architektonische Einheit bilden.

Entwicklung der Fuhrenmatte

Im Bereich der Talstation Fuhrenmatte wurden ein mögliches Raumprogramm, diverse weitere Punkte wie der Umgang mit dem Bahnhofplatz und Varianten im Zusammenhang mit den Bushaltestellen beim Bahnhof erarbeitet.

Die Entwicklung der Fuhrenmatte bietet eine wesentliche und einmalige Chance zur Aufwertung des Dorfzentrums. Diese soll genutzt werden und so ein attraktiver neuer Ortsbaustein geschaffen werden. Vorgesehen ist eine Seilbahnstation, welche den Abschluss des Dorfzentrums markiert. Dabei ist für die Station eine Mantelnutzung entlang des neu zu gestaltenden, weitgehend verkehrsfreien Bahnhofplatzes geplant.

Basierend auf den Ergebnissen der Testplanung werden die Areale und Volumen nun im Rahmen

einer zweiten Phase im qualitätssichernden Verfahren weiterentwickelt, mit dem Ziel, für jede Station ein bewilligungsfähiges Richtprojekt vorzulegen, welches im Anschluss zum Vorprojekt weiterbearbeitet werden kann. In dieser Projektphase werden die Baukörper, deren Gestaltung, die Gästelenkung sowie die Umgebungsgestaltung genauer definiert und die Betriebsanforderungen an die Gebäude weiter geschärft.

Die Bergstation soll für sich bereits eine Attraktion darstellen.

Weiterentwicklung zum Vorprojekt

Auf Basis der Richtprojekte wird unter Beizug von Fachplanern die Planung vertieft und zu einem Vorprojekt weiterentwickelt. Diese Richt- und Vorprojekte bilden die Grundlage für den nächsten Planungsschritt mit Ausarbeitung der Baugesuchsunterlagen und Einleitung des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Der Abschluss der Phase Vorprojekt ist auf Frühjahr 2026 terminiert.

Text: Dominik Liener / Marco Luggen



Entwurf Volumenstudie Talstation Fuhrenmatte

Mit Top of Travel beginnt die Zukunft des Reisens

Die Jungfraubahnen entwickeln sich von der reinen Bahn-Dienstleiterin zur integralen Tourismusanbieterin, was neue Möglichkeiten eröffnet. Ein wichtiges Element spielt dabei die eigene Buchungs-Plattform Top of Travel, die in agiler Arbeitsweise entsteht und die Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen integriert.



TofT-Kernteam v.l.n.r.: Thomas Imboden, Janine Haberstroh, Florian Lüscher (extern), Christine Bettschen, Tabea Krebs (extern)

Die Jungfraubahnen schaffen mit Top of Travel (TofT) ein neues Buchungs-System, das die Bedürfnisse der Gäste in den Mittelpunkt stellt. Es verbindet Technik und Emotionen, damit die Gäste nicht nur reisen, sondern geniessen – und die Mitarbeitenden der Jungfraubahnen die Freiheit haben, Ideen und Verbesserungen selbst umzusetzen. Oder in den Worten von Jungfraubahnen-CEO Oliver Hammel: «Top of Travel ist weit mehr als ein technisches Projekt – es ist ein strategischer Schritt in die Zukunft unseres Unternehmens. Dieses Transformationsprojekt stärkt unsere Zukunftsfähigkeit und ermöglicht es uns, die Chancen des digitalen Wandels aktiv zu nutzen.»

Top of Travel verbindet Technik und Emotionen.

Ein Klick näher am Erlebnis

In den letzten Monaten hat das Projektteam zentrale Buchungsfunktionen modernisiert und benutzungsfreundlicher gestaltet. Bereits letzten Winter wurde der alte Webshop durch eine neue Lösung für Skipässe sowie Winterwander- und Schlittelpässe ersetzt. Mit Beginn

der Sommersaison folgte die neue Buchungsstrecke fürs Jungfraujoch – inklusive Sitzplatzreservation. Heute sind fast alle relevanten Angebote über die neue Plattform buchbar. «Wir erachten das Projekt Top of Travel und die damit verbundene Ablösung unseres bisherigen Webshops als eine grosse Chance», weiss Produktmanagerin Damaris Isenschmid aus eigener Erfahrung: «Als Produktmanagement sind wir Teil des Fachteams und bringen unser Fachwissen zu unseren Produkten und Tarifen ein. Es ist eine grosse Freude, bei diesem Grossprojekt mitzuarbeiten.» Der Buchungsprozess ist jetzt deutlich einfacher und intuitiver und bietet ein besseres

Gesamterlebnis. Zum Beispiel erkennt das System automatisch, welche Ermässigungen für den Gast in Frage kommen, und schlägt passende Optionen direkt vor. Das reduziert Unsicherheiten und Fehlbuchungen. Auch Flavio Tami, Leiter Verkaufsstelle Grindelwald Terminal, zieht positive Bilanz: «Dank des vereinfachten Buchungsprozesses kommt es trotz gestiegener Buchungszahlen zu weniger «Service Après Vente»-Fällen und Rückfragen seitens der Gäste. Herzlichen Dank an alle Beteiligten für die wertvolle und konstruktive Zusammenarbeit.»

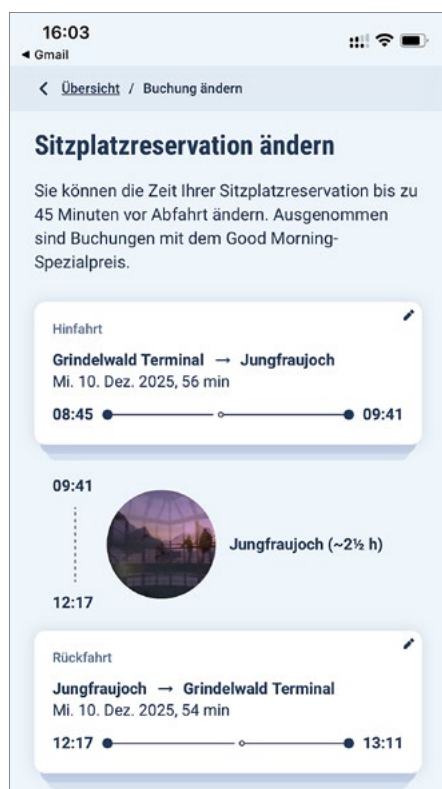
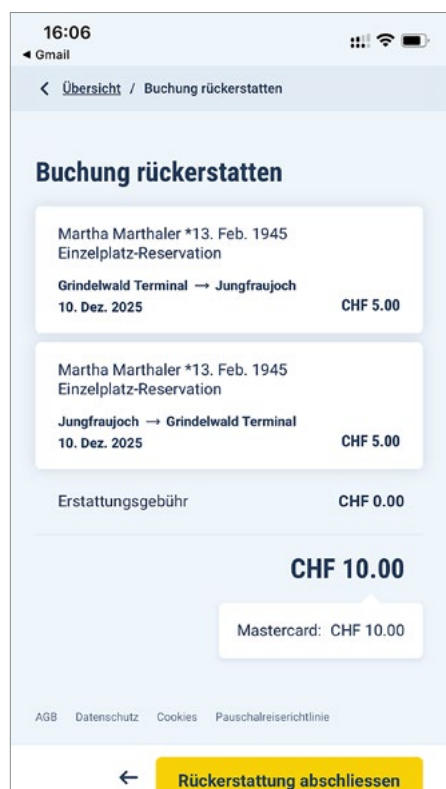
Wenn sich Pläne ändern ...

Auch Umbuchungen und Stornierungen sind jetzt deutlich einfacher: Tickets können bis 23.59 Uhr am Vortag online erstattet werden – ohne Anruf oder E-Mail. Sitzplatzreservierungen lassen sich bis 45 Minuten vor Abfahrt online ändern (je nach Verfügbarkeit). Das bringt mehr Flexibilität für die Gäste und entlastet gleichzeitig den Helpdesk und das Personal vor Ort. «Von Anfang an konnten wir uns aktiv in den wöchentlichen Meetings einbringen und unsere Perspektiven aus Sicht des Gastes teilen», so Sabrina Graf vom Helpdesk/Railinfo: «Dass die Gäste Rückerstattungen nun selbstständig im Online-Kundencenter durchführen können, ist eine grosse Hilfe und entlastet unsere Abteilung.»

Herausforderungen bei ToFT sind unter anderem Systemkomplexität und Change Management.



Testing am Drehkreuz auf der Kleinen Scheidegg



Online lassen sich Buchungen und Sitzplatzreservierungen einfach ändern oder stornieren

Technik im Hintergrund – mit grossem Effekt

Auch der «JBScan», das System für die mobile Ticketkontrolle, wurde überarbeitet und intern neu entwickelt. «Bereits von Beginn an waren wir vom Zugdienst aktiv einbezogen», erklärt Lukas Mathyer, Leiter Zugdienst: «Mit allen Beteiligten von ToFT und IT konnten aus der Optik der Gäste und des Zugdienstes verschiedene wertvolle Verbesserungen erzielt werden. Die Entwicklung und Zusammenarbeit sind nicht abgeschlossen, sondern der JB-Scan ist eine agile App zur Weiterentwicklung. Herzlichen Dank für die tolle Zusammenarbeit.» Das vorläufige Ergebnis: eine benutzerfreundlichere Oberfläche, schnellere Antwortzeiten und zuverlässigere Abfragen für das Kontrollpersonal. Und mit dem «Resa Sync» wurde eine Schnittstelle geschaffen, die das Kontingent für Gruppen und Einzelreisende verbindet. So können die jeweiligen Verfügbarkeiten besser gesteuert und bei Bedarf zusammengelegt werden. Das verbessert die Verteilung und vermeidet unnötige Leerplätze.

Agiles Vorgehen – ganz in der Tradition der Jungfraubahnen

Der Bau der Jungfraubahn erfolgte in mehreren Abschnitten über 16 Jahre und brachte die Gäste Etappe für Etappe dem Gipfel näher. Auch die Plattform Top of Travel entsteht in so genannten «inkrementellen» Schritten. Bei dieser agilen Arbeitsweise werden neue Funktionen jeweils dann in die Produktion überführt, wenn sie bereit für den Einsatz sind. Diese Vorgehensweise erlaubt es, flexibel auf Veränderungen zu reagieren und gleichzeitig kontinuierlich Mehrwert zu schaffen.

Das Projektteam priorisiert Themen, bereitet sie fachlich auf, entwickelt sie schrittweise und testet sie gründlich, bevor sie live gehen. Dabei arbeitet das Team parallel an mehreren Themen, um fortlaufend neue Funktionalitäten ausliefern zu können. Die Feedbacks aus dem Betrieb und von Gästen werden laufend in die Weiterentwicklung integriert.

Die Herausforderungen bei ToFT sind, anders als beim Bau der Jungfraubahn, nicht die Beschaffenheit des Felses oder das Wetter, sondern unter anderem Systemkomplexität, Change Management oder sich wandelnde Anforderungen und Prioritäten. Doch die Grundhaltung bleibt dieselbe: An der Vision festhalten, flexibel bleiben und den Plan bei Bedarf anpassen.

Text: Team ToFT

«Beim Gleisbau der WAB geben die Zahnstangen den Takt an.»

Der Oberbau bestehend aus Schwellen, Schienen und Zahnstangen muss ungefähr alle 25 Jahre ersetzt werden. Im Falle der Wengernalpbahn wird zwischen Lauterbrunnen und Kleine Scheidegg gleichzeitig auch das Schotterbett saniert, wie ein Augenschein vor Ort während einer Nachtschicht im September 2025 zeigte.



Der alte Schotter wird ausgehoben und mit dem Güterzug abtransportiert

Das geübte Auge sieht sie sofort: die kleinen Verwerfungen oder Senkungen in der Linienführung der Schienen, die engen Radien oder die abgenutzten Zähne der Zahnstangen. Dies und zum Beispiel auch Graswuchs, Verschmutzungen oder Lehmaufstösse im Gleisbett sind Hinweise, dass eine Oberbauerneuerung nötig ist. Einer, der den Zustand des Bahntrassees der Wengernalpbahn (WAB) bestens kennt, ist Werner Deck. Er weiss als Fahrbahn-Koordinator der WAB und JB auch, wieso es diese Mängel gibt: «Früher, als die WAB gebaut wurde, hatten die Arbeiter noch keine Maschinen. Deshalb füllten sie das Gleisbett statt mit Bahnschotter mehrheitlich mit dem bestehenden Material vor Ort. Zudem konnten sie es weni-

ger gut verdichten, was bei heutigem Betrieb zu Instabilität führen kann.» Weitere Gründe sind Hänge, die drücken, oder Oberflächen-/Hangwasser, welches das Gleisbett deformiert.

Fahrkomfort erhöhen

Wird bei der WAB der Oberbau erneuert, wird auch gleich das Kies-Erdgemisch durch neuen Bahnschotter ersetzt und die Geometrie der Fahrbahn gerichtet. «Auf neuem Trasseee fährt es sich um die Kurve, als würde man geradeaus fahren. Das erhöht den Fahrkomfort deutlich», weiss Lokführer Thomas Fankhauser aus eigener Erfahrung: «Der Unterschied ist aber auch im Fahrgastraum hörbar. Das Fahren auf neuen Zahnstangen ist leiser.»

Sanierung nur in der Nacht

Die WAB ist die Lebensader des autofreien Wohn- und Ferienorts Wengen und muss deshalb an 365 Tagen im Jahr in Betrieb sein. Als Folge müssen Unterhaltsarbeiten zwischen Betriebsschluss und Betriebsbeginn, sprich in der Nacht ausgeführt werden. Damit die kurze Zeit effektiv genutzt werden kann, wird alles minutiös vorbereitet. Oder wie es Werner Deck nennt: «Hier müssen alle Hand in Hand arbeiten.» Pro Nacht werden rund 35 Meter saniert. In den letzten vier Jahren wurden bei der WAB so in vielen kleinen Etappen vier Kilometer Oberbau erneuert. Im September 2025 waren es auf dem Streckenabschnitt unterhalb der Kleinen Scheidegg während 12 Nächten rund 420 Meter.

Arbeit in vielen Schritten

Sobald der letzte Personenzug die Baustelle passiert hat, werden die alten Schienen, Schwellen und Zahnstangen als Ganzes – als so genanntes «Joch» – vom Schotterbett gelöst und abtransportiert. Die oberste, saubere Schotterdecke wird zur Seite geschoben und später im Schotterbett wiederverwendet. Nun wird der Gleisaushub abgetragen und für die fachgerechte Entsorgung abtransportiert. Unter dem Schotter wird eine so genannte Planungsschutzschicht aus Kies eingebaut, die planiert und verdichtet wird. «Sie ist viel stabiler als das bisherige Erd-Kiesgemisch, weshalb das Schotterbett viel länger halten wird», erklärt Werner Deck: «Pro Nacht gibt es rund 50 Kubik Aushub, der durch Neumaterial ersetzt wird.» Zwei Lokführer sind die ganze Nacht mit dem Transport des Materials zwischen Lauterbrunnen und der Baustelle unterwegs.

Im Lichtkegel der Lampen

Mittlerweile ist es stockdunkel geworden und die zwölf Männer arbeiten im Lichtkegel ihrer Stirnlampen, der Baustellenbeleuchtung oder der Maschinen. Die Rote Lauterbrunnen zählt gar nicht zwölf Mitarbeitende. «Deshalb hilft der

Bahndienst WAB Grindelwald und JB mit. Zudem mieten wir Gleisarbeiter, Maschinisten und Lokführer wie auch Spezialmaschinen dazu», so Werner Deck: «Am liebsten immer dieselben Leute, die wissen nämlich schon, was sie zu tun haben.» Das merkt man. Gesprochen wird wenig und es ist rasch klar, dass hier unter dem Teamleiter Fahrbahn Lauterbrunnen, Roberto Lopes, ein eingespieltes Team am Werk ist.

Es geht um Millimeter

Nun werden die neuen Schwellen verteilt, auf die dann die neuen Zahnstangen und die neuen Schienen verlegt und verschraubt werden. Mit Hilfe eines hochmodernen Vermessungsgeräts wird alles auf den Millimeter genau verlegt. Infolge der tieferen Temperaturen in der Nacht, ist die Zahnstange ein kleines Stück zu kurz. Deshalb klafft zuerst noch eine Lücke zwischen der neuen Zahnstange und dem Anschlussstück der unsanierten Strecke. Um diese zu schliessen, wird die Zahnstange über die Etappenlänge von 35 Metern erwärmt. Lange passiert nichts und die Spannung steigt. Doch dann schliesst sich die Lücke. Die Stangen können verschraubt werden, erkalten und haben dann den nötigen Spielraum für die

Auf der Baustelle müssen alle Hand in Hand arbeiten.

heissen und die kalten Tage. «Beim Gleisbau der WAB geben die Zahnstangen den Takt an», meint Werner Deck lachend.

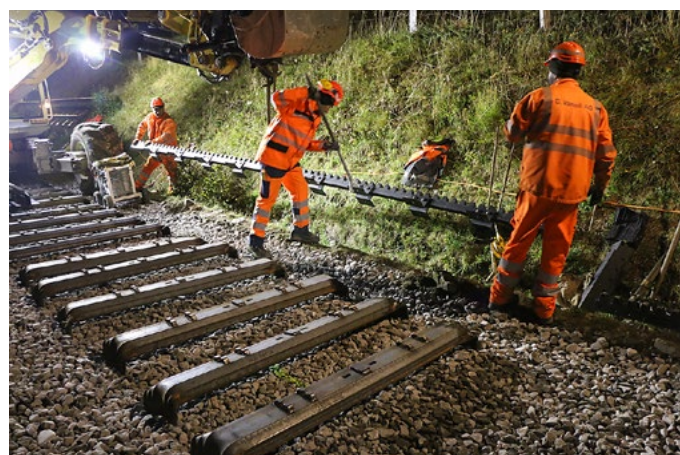
Schichtwechsel um zwei Uhr morgens

Während die Arbeiter der ersten Schicht die bisher benötigten Materialien wegräumen, sind die zehn Arbeiter der zweiten Schicht mit dem Zug unterwegs zur Baustelle. Sie übernehmen das so genannte Einschottern sowie das Richten und Stopfen auf die definitive Gleislage. Arbeiten, die nochmals viel Energie benötigen und darum von einem neuen Team übernommen werden. Es dämmt, als auch die Arbeiter der zweiten Schicht kurz vor Betriebsbeginn im Tal ankommen und die Signale für den ersten regulären Zug auf grün wechseln.

Text: Annette Fuhrer



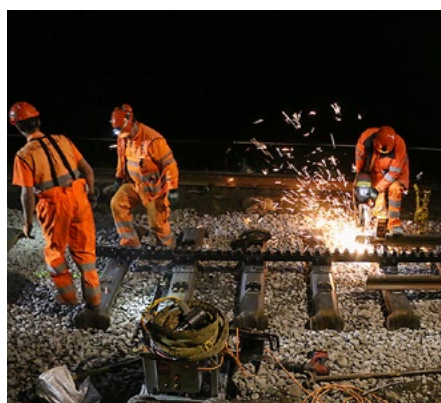
Auf die Planungsschutzschicht kommt später der Schotter



Auf den Schotter werden Schwellen, Schienen und Zahnstangen montiert



Gearbeitet wird Hand in Hand



Funken fliegen beim Ablängen der Schienen



Die Zahnstangen werden verschraubt

Erneuerung der Luftseilbahn Lauterbrunnen – Grütschalp

Nach 20 Betriebsjahren ist bei der Windenpendelbahn Lauterbrunnen – Grütschalp eine umfassende Erneuerung notwendig. Die Luftseilbahn wird den heutigen Bedürfnissen angepasst, die Förderkapazität erhöht und der Energieverbrauch optimiert. Deshalb wird sie von Mitte April bis Mitte Juli 2026 nicht in Betrieb sein.



Die neue Seilbahnkabine erhält dasselbe Farb-Design wie die neue Adhäsionsbahn

Bei der Erneuerung der Luftseilbahn steht der sichere und störungsfreie Betrieb im Fokus. Angestrebt wird damit die Verlängerung der im Jahr 2026 auslaufenden Konzession für die nächsten 20 Jahre. Zu den zwingend notwendigen Arbeiten gehören der Ersatz der Antriebssteuerung, der Fangbrems hydraulik und der Brems hydraulik-Aggregate sowie die Revision der Antriebsmotoren und Getriebe.

Chance der Erneuerung nutzen

Die Erneuerung bietet aber auch Gelegenheit, weitere Optimierungen vorzunehmen. Die neue Luftseilbahnkabine in Leichtbauweise wird der-einst 135 statt nur 100 Personen transportieren können. Die Erhöhung der Transportkapazität entspricht einem Bedürfnis der einheimischen Bevölkerung. Zudem wird so die Kapazität der Luftseilbahn an die Kapazität der erneuerten Adhäsionsbahn Grütschalp–Mürren angeglichen. Nebst der Kabine wird bei der Luftseil-

bahn auch das Gehänge und das Laufwerk ersetzt. Die Kabine wird unbegleitet fahren, was zu einem effizienteren Personaleinsatz führt. Bei der Tal- und Bergstation werden die Perroneinrichtungen erneuert. Für die bessere

Lenkung der Gäste sowie deren Sicherheit werden bei der Talstation in Lauterbrunnen ein zusätzlicher Perron, eine neue Rolltreppe und hohe Perrontüren eingebaut. Zudem wird das Kassenhaus erneuert und für die Mitarbeitenden eine neue Garderobe sowie ein neuer Aufenthaltsraum eingerichtet.

Energieverbrauch optimieren

Nachhaltigkeit ist bei der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren bereits jetzt gross geschrieben. Dazu gehört zum Beispiel die Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Bahnhofs Mürren oder der Fakt, dass die gesamte Menge an Strom, wie bei allen Bahnen der Jungfrau-bahnen, aus erneuerbaren Schweizer Energiequellen stammt.

Schon heute rekuperieren die Adhäsionsbahn und die Luftseilbahn bei der Talfahrt Strom. Neu wird dank dem Einbau eines Energiespeichers die während der Talfahrt generierte Energie vor Ort gespeichert, anstelle der Rückspeisung ins Energienetz. So kann die Energie bei der Bergfahrt der Seilbahn direkt wieder genutzt werden. Damit werden die Kosten für die Netznutzung und insbesondere die Gebühren für die Leistungsspitzen im Energiebezug deutlich gesenkt.

Text: Stefan Wittwer / Annette Fuhrer



Die neue Kabine wird zurzeit im Werk gefertigt

Medienanlass zur Zukunft der BOB

Am 23. Oktober 2025 hat die Berner Oberland-Bahn Medienschaaffenden und damit der Öffentlichkeit einen Blick in die Zukunft gegeben. Während einer Extrafahrt mit einem der neuen Triebzüge von Interlaken Ost über Matten bis Zweilütschinen konnten sich die Anwesenden ein gutes Bild über das neue, komfortable Rollmaterial machen.

Ziel des Anlasses war es, aufzuzeigen, dass mit dem Ausbau der BOB zur ersten S-Bahn der Alpen mit Viertelstundentakt der öffentliche Verkehr noch mehr gefördert sowie die Lüttschinentäler noch stärker vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Stefan Würigler, Leiter Betrieb Eisenbahn, zeigte in der Werkstätte Zweilütschinen auf, welche wichtige Rolle das Park+Ride Matten spielt und dass schon seit 2023 an Spitzentagen stündlich Zusatzzüge fahren. Ab der Wintersaison 2025/2026 sind diese auch im Fahrplan abgebildet und verkehren dank dem neuen Rollmaterial halbstündlich.

Zur Umsetzung der Vision gehört auch die Modernisierung und Erweiterung der Rollmaterialflotte, wie Stefan Vögeli, Leiter Rollmaterial und Werkstätten, erklärte. Dafür werden rund 150 Millionen Franken in eine einheitliche Flotte von 15 modernen Niederflrzügen investiert. Wobei die ersten sieben neuen Züge bereits geliefert und seit Ende September kommerziell eingesetzt

werden. Als dritter Referent zeigte Dominik Lienner, Leiter Infrastruktur & Technik, auf, welche Projekte entlang der Strecke noch ausgeführt werden müssen, damit der Viertelstundentakt

auch wirklich umgesetzt werden kann – möglichst, bevor die neue Firstbahn (Konzession läuft 2034 aus) ihren Betrieb aufnimmt.

Text: Redaktion



BOB-Medienanlass in der Werkstätte Zweilütschinen



Innenansicht erste Klasse



Innenansicht zweite Klasse



Multifunktionszone



Treffen der Reiseleiterinnen und -leiter

Am 29. Oktober 2025 fand im Grindelwald Terminal das Treffen der Reiseleiterinnen und -leiter statt. Die Anwesenden tauschten sich über die vergangene Saison aus.

Am Treffen der Reiseleiterinnen und -leiter nahm auch Lukas Mathyer, Leiter Zugdienst, teil, weshalb das Augenmerk des Erfahrungsaustausches auf der Zusammenarbeit mit dem Zugdienst lag. Mittlerweile zählen 30 Guides zum Team der Jungfrauabahn Reiseleitung. Die Guides sind auf Abruf angestellt und begleiten verschiedene Trips. Dazu zählen Studien- sowie Medienreisen, private sowie Gruppenguidings und die Unterstützung bei Spezialereignissen. Im Jahr 2025 waren die Guides mit insgesamt über 900 Einsätzen auf all unseren Bergen unterwegs. Mit allein über 100 Einsätzen ist Doris Graf Jud hervorzuheben, mit je über 80 Einsätzen Ruedi Lanz und Erika Mattle. An dieser Stelle einen herzlichen Dank ihnen und allen Reiseleitenden, die das Marketing-Team an der Front vertreten und unterstützen.

Text: Christa Frutiger



Grosse Darts-Show auf dem Jungfrauoch

Mit dem Event «Darts Top of Europe» haben am 26. September 2025 für einmal die Darts-Profis und -Fans das Jungfrauoch in Beschlag genommen: Die Fans freuten sich vor allem auf zwei der weltbesten Dartspieler, zum einen Luke Humphries, alias «Cool Hand Luke», sowie zum anderen auf Publikumsliebbling Jonny Clayton.

Das kleine Teilnehmerfeld vervollständigt haben der Schweizer Schwinger und Hobby-Darts-Spieler Sven Hofer sowie Moderatorin und Entertainerin Michelle Hunziker. In Kombination aus Kraft, Präzision und Charisma entwickelte sich ein span-

nendes Turnier, bei dem die Teilnehmenden teils gegeneinander spielten und zuletzt dann noch zwei gegen zwei. Dabei schlugen sich auch die Neo-Profis wacker. Sieger und damit Gewinner des Pokals waren Jonny Clayton und Sven Hofer.

Den Rahmen zum Spektakel bot die Swiss Darts Trophy, die Ende September in Basel stattfand.

Text: Redaktion



Auf dieser Höhe haben sie noch nie gespielt: Jonny Clayton (links) und Luke Humphries



Luke Humphries, Sven Hofer, Jonny Clayton, Michelle Hunziker mit Pokal (v.l.n.r.)

Rückblick der Personalkommission

Wieder neigt sich ein Jahr dem Ende zu. Zeit für die Personalkommission (Peko), auf das Jahr 2025 zurückzublicken.

Ein spannendes Jahr liegt hinter uns. Nebst dem Wechsel an der Spitze der Jungfraubahnen gab es weitere Projekte und Aktivitäten, welche für die Peko von Bedeutung waren. Bei der Zusammensetzung des Gremiums gab es keine Veränderungen und die aktuellen Mitglieder sind noch gemäss dem vierjährigen Wahlturnus bis 2027 gewählt.

Zuerst möchte die Personalkommission einen grossen Dank aussprechen: Dieser geht an alle Mitarbeitenden für ihren tollen Einsatz und das Engagement während dem ganzen Jahr. Die grosse Loyalität, welche spürbar war, weiss die Peko zu schätzen, denn sie ist nicht selbstverständlich. Ebenso erwähnenswert ist die gute Zusammenarbeit innerhalb der verschiedenen Teams der Jungfraubahnen. Die Peko hat sich im 2025 zu einer wichtigen Anlaufstelle für Mitarbeitende weiterentwickelt und kann so deren Anliegen bei den Human Resources (HR) sowie der Geschäftsleitung (GL) platzieren.

Ein grosses Dankeschön geht deshalb auch an die GL, die HR-Abteilung und die Bereichsleitenden für die geschätzte Zusammenarbeit, die Unterstützung und das Vertrauen in unsere Arbeit.

Im vergangenen Jahr haben wir uns in der Peko vor allem mit folgenden Themen befasst:

Zusammenarbeit mit der Abteilung Human Resources (HR)

Die Zusammenarbeit mit der HR-Abteilung ist im positiven Sinne intensiv. An unseren Sitzungen, welche alle zwei Monate stattfinden, haben wir einen regen Austausch mit Nicole Hurni, Leiterin HR, und dem gesamten HR-Team. Wir können Anliegen gemeinsam besprechen und diskutieren und finden so zusammen den richtigen Weg. Die Zusammenarbeit ist sehr angenehm, zielorientiert und wertschätzend. Vielen Dank dafür.

Lohnverhandlungen / Jahresaustausch mit der Geschäftsleitung

Die Peko und die GL haben sich auch dieses Jahr wieder für den Jahresaustausch und die Lohnverhandlungen getroffen. In diesem Jahr wurden die beiden Treffen separat durchgeführt.

Die Lohnverhandlungen fanden am 3. September 2025 statt und der Jahresaustausch am 22. Oktober 2025. Der Austausch und der Dialog zeigen die gegenseitige Wertschätzung. Die Peko bedankt sich an dieser Stelle herzlich für die Zeit und das offene Ohr für die Anliegen der Mitarbeitenden.

Die Lohnverhandlungen waren wiederum intensiv und die Peko hat für ein gutes Gesamtergebnis im Sinne aller Mitarbeitenden gekämpft. Über das Resultat der Lohnverhandlung wurde bereits am 19. November mittels offizieller interner Kommunikation informiert.

Die grosse Loyalität, welche spürbar war, weiss die Peko zu schätzen, denn sie ist nicht selbstverständlich.

Weiterentwicklung Zusatzleistungen

Die Ideensammlung und die Weiterentwicklung bei den Zusatzleistungen für Mitarbeitende sind für die Peko ein wichtiges Thema. So haben wir mit Blick auf die Lohnverhandlungen auch weitere Möglichkeiten von Lohnnebenleistungen evaluiert. Gerade der Gratis-Skipass und auch der kostenlose Bezug von Kaffee und Tee sind allgemein sehr gut angekommen.

Zeiterfassung im AZG bei Krankheit am Wochenende

Das Thema der Zeiterfassung im AZG bei Krankheit am Wochenende beschäftigt die Peko bereits seit einiger Zeit. Bei Mitarbeitenden, welche nach Touren im AZG arbeiten, werden Kranktage am Wochenende mit Minuszeit verbucht – im Gegensatz zu Krankheit unter der Woche, welche mit Pluszeit verbucht wird. Die Peko ist der Meinung, dass hier unbedingt eine Lösung erarbeitet werden muss, welche die Kranktage richtig abbildet – weder als Plus noch

als Minus. Wir bleiben weiterhin am Thema dran. Die Ressourcenplanung, HR und die Geschäftsleitung machen sich ebenfalls Gedanken zu diesem Thema. Wir hoffen, dass wir hier bald eine Lösung finden.

Berufskleider

Im Bereich der Berufskleider haben wir mit Ursula Dederichs, Verantwortliche der Berufskleider, und mit Nicole Hurni, Leiterin HR, mehrere Gespräche geführt. Ziel wäre, in naher Zukunft neue Berufskleider für die Jungfraubahnen zu erhalten. Die Berufskleider sollen mehr Funktionalität, Dynamik und Frische mit sich bringen. Weitere Details dazu werden später folgen.

Sitzungen und Gespräche

Natürlich gab es auch viele weitere Themen und Diskussionen, welche an den sechs Peko-Sitzungen, die alle zwei Monate stattfinden, behandelt wurden. Nebst den Sitzungen führen die Peko-Mitglieder bilateral viele Gespräche mit Mitarbeitenden und engagieren sich für eure Anliegen.

Dank und Ausblick

Wir danken euch herzlich für das Vertrauen in die Peko und deren Arbeit. Uns ist wichtig, stets die Anliegen und Rückmeldungen im Sinne der Mitarbeitenden an die richtige Stelle zu lenken. Ihr dürft versichert sein, dass jedes Peko-Mitglied nebst der täglichen Arbeit zusätzlich Arbeiten, Gespräche etc. für die Peko erledigt.

Anliegen und Feedbacks könnt ihr jederzeit unter peko@jungfrau.ch anbringen oder ihr platziert diese direkt bei eurem Vertreter oder eurer Vertreterin.

Mit der Weihnachtszeit wünschen wir euch und euren Familien etwas Ruhe und schöne Momente, in denen ihr abschalten und geniessen könnt. Für das Jahr 2026 wünschen wir euch alles Gute, gute Gesundheit und viele spannende und schöne Arbeiten bei den Jungfraubahnen. Wir freuen uns auf den weiteren gemeinsamen Weg.

Text: Arlette Schilt

Beat Anderegg schätzt die Abwechslung mit zwei saisonalen Jobs

In vier Sprachen begrüsst Beat Anderegg die Gäste in der Harderbahn. Einige Minuten später diskutiert er mit der schon leicht angeheiterten Gruppe aus dem Waadtland beim Hochfahren die Steilheit der Strecke und weitere bahnspezifische Punkte. Ganz anders im Winter, wenn der gebürtige Gsteigwiler im SOS-Team Kleine Scheidegg tätig ist und zum Beispiel bei der Pistenkontrolle länger allein unterwegs ist. Gemeinsam ist beiden Jobs, dass sie ihm viel Abwechslung bringen.

«Ich könnte mir nicht vorstellen, immer den gleichen Job zu machen», erklärt Beat Anderegg gleich selbst, wieso ihm das mit den beiden saisonalen Jobs bei den Jungfraubahnen so gut gefällt. Während er sich bei der Harderbahn unterwegs mit den Gästen unterhalten kann und oft direkt positive Reaktionen erhält, sieht auch beim SOS-Team im Winter jeder Tag anders aus.

«Der SOS-Job ist sehr nah an meinen Hobbys wie Skitouren, Bergsteigen, Sportklettern und Trailrunning.»



Beat Anderegg (links) mit Hansruedi Burgener, Leiter SOS-Team



Beat Anderegg als Wagenführer in der Harderbahn

«Das Aufgabengebiet ist sehr breit, zwei Drittel der Arbeitszeit besteht aus Unterhalt der Pistenmarkierung, Polsterungen und Absperungen – bei Schneefällen kommt die Lawinensicherung dazu.» Ein Drittel der Arbeit, so Beat Anderegg, drehe sich um die Rettung verletzter Winterportgäste.

Sommer- und Winterstelle

Angefangen hat alles vor rund zehn Jahren mit dem Sommerjob als Zugbegleiter bei der Jungfraubahn. Im Winter arbeitete er als Skilehrer. Ab und zu sprach er dann mit einem Lokführer über dessen Winterjob als Patrouilleur im Gebiet Grindelwald-First und so ergab sich nach dem zweiten Sommer bei der Jungfraubahn die Möglichkeit, auch im Winter noch stärker seine Interessen in einem Job zusammenzubringen. «Der SOS-Job ist sehr nah an meinen Hobbys

wie Skitouren, Bergsteigen, Sportklettern und Trailrunning», erzählt Beat Anderegg. Von da an arbeitete er im Winter beim SOS-Team Kleine Scheidegg und während den wärmeren Monaten als Zugbegleiter.

Auf den Sommer 2021 erfolgte dann der Wechsel zur Harderbahn. Während die Arbeitstage im Winter manchmal lang sein können, ist bei der Harderbahn mit dem Schichtbetrieb alles klarer organisiert. «So kann ich im Sommer alle jene Dinge, die mich interessieren und für die ich mich engagiere, unter einen Hut bringen.» Denn mit den beiden saisonalen Arbeitsstellen ist es nicht getan: Der 37-Jährige ist auch für die Alpine Rettung Schweiz bei der SAC Rettungsstation Interlaken tätig und kommt zum Einsatz, wenn «terrestrische Rettungs- oder Suchaktionen» nötig sind.



Beat Anderegg (Mitte) mit seiner Cousine Andrea Ambühl (links) und Hüttenwartin Steffi Bieri (rechts) vor der Fründenhütte



Beat Anderegg bei der Wochenkontrolle

Weiter engagiert sich Beat Anderegg auch als Juniorenchef der SAC-Sektion Interlaken. Dabei organisiert er die Trainings und Ausflüge für die rund 30 Kinder und Jugendlichen, welche bei der Interlakner SAC-Sektion dabei sind. Pro Woche sind das zum Beispiel zwei Klettertrainings, dazu kommen auch diverse Anlässe oder Ausflüge an den Wochenenden. Zusammen mit anderen Leiterinnen und Leitern unterrichtet er die Disziplinen Sportklettern, Bergsteigen und Skitouren. «Es ist schön, kann ich so meiner Passion sowohl im Beruf als auch in der Freizeit nachgehen», sagt Beat Anderegg.

Die Liebe zu den Bergen verbindet

Im Beruf beziehungsweise bei seiner Sommer-Anstellung bei der Jungfraubahn hat Beat An-

Weiter engagiert sich Beat Anderegg auch als Juniorenchef der SAC-Sektion Interlaken.

deregg auch die Liebe gefunden. Steffi Bieri begann damals gleichzeitig als Zugbegleiterin bei der Jungfraubahn. Inzwischen wohnen die beiden zusammen und teilen auch die Liebe zu den Bergen. Das führt dazu, dass sich die beiden im Sommer oft auf über 2500 Metern über Meer in der Fründenhütte treffen. Diese führt Steffi Bieri seit vier Jahren. «An meinen freien Tagen

bin ich zwischen Juni und September sehr oft oben anzutreffen», erzählt Beat Anderegg. Und «unten» führt er bei der Harderbahn zwischen zwei Fahrten einen Teil der Wochenkontrolle durch. Unter anderem wird dabei geprüft, ob nirgends etwas tropft oder Luft austritt. Denn nebst seiner Arbeit als Wagenführer ist er auch Anlageleiter. «Das heisst, dass ich mit zwei Mitarbeitenden, die mich bei Ferienabwesenheit oder sonst unterstützen, jeweils die Wochenkontrollen bei der Bahn durchführe und auch Verbindungsperson zum technischen Leiter bin», erklärt Beat Anderegg. Kurze Zeit später ist er bereits wieder beim Drehkreuz im Einsatz und begrüsst zusammen mit Kolleginnen die nächste internationale Gästeschar, die sich zum Harder Kulm aufmacht.

Text: Kathrin Naegeli



Sportlich unterwegs in der Freizeit beim Klettern und auf einer Fahrradtour

Lieber an der Werk- als auf der Schulbank

Ruben Oberle absolviert sein zweites Lehrjahr als Polymechaniker. Der 16-Jährige aus Unterseen ist von der Arbeit, vom Team und vom Arbeitsort Eigergletscher begeistert. Hier nachfolgend schildert er verschiedene Eindrücke aus seinem Alltag.

Die Schulzeit fand ich nicht allzu interessant. Sobald die Frage der Berufswahl auftauchte, begann ich in verschiedenen Betrieben Schnupperlehren zu absolvieren. Ich realisierte rasch, dass ich viel lieber arbeitete als zur Schule zu gehen. Also kam für mich definitiv eine Berufslehre in Frage. Ich habe immer gern «gewerkelt», sei es beim Holzen oder im Garten. Besonders wichtig ist mir die Atmosphäre am Arbeitsplatz, so dass ich mit Freude arbeiten kann.

Besonders wichtig ist mir die Atmosphäre am Arbeitsplatz.

Eigergletscher als idealer Arbeitsort

In Zweilütschlin durfte ich in der achten Klasse eine Schnupperlehre als Polymechaniker machen. Das Arbeiten mit Maschinen und das Fertigen von Teilen aus Metall lagen mir sehr.



Ruben Oberle an der Fräsmaschine



Die Beo Yetis im Training, bei denen Ruben Oberle als Stürmer mitspielt

Ich war überrascht, als mir die Lehrstelle als Polymechaniker bei den Jungfraubahnen angeboten wurde. Aber ich nahm die Herausforderung an. Auf dem Eigergletscher fühlte ich mich sofort sehr wohl – die Atmosphäre mit Arbeitskollegen und ein hervorragendes Verhältnis zum Lehrmeister sind mir sehr wichtig und das passt hier haargenau. Mir wird sehr viel Vertrauen entgegengebracht beim Arbeiten auf den verschiedenen Maschinen (Haas, Okuma usw.). Knifflige Teile zu programmieren und zu fertigen ist eine sehr coole Herausforderung. Es freut mich, dass die gefertigten Teile dann auch wirklich verwendet werden, zum Beispiel bei den Zügen.

Weil ich meine Lehre auf dem Eigergletscher sehr mag, fällt es mir auch nie schwer, morgens vor sechs Uhr aus den Federn zu springen. Ab und zu begegnen uns Steinböcke, wenn wir frühmorgens zur Werkstatt kommen und noch keine Gäste unterwegs sind – das ist wirklich

Mir wird viel Vertrauen entgegengebracht.

einmalig. Im Winter ist es zudem ein Privileg, nach Feierabend mit den Skiern nach Grindelwald zu sausen.

Leidenschaftlicher Eishockeyfan

In meiner Freizeit spiele ich leidenschaftlich gerne Eishockey und so bin ich am Wochenende oft in der ganzen Schweiz unterwegs an verschiedenen Matches. Ich bin Stürmer im Klub Beo Yetis. Selbstverständlich bin ich auch sehr gerne Zuschauer bei Matches und geniesse die Stimmung und Spannung.

Text: Ruben Oberle



Employer Branding damals und heute

Effektives Personalmarketing war und ist für die Jungfraubahnen schon immer wichtig, wie Beispiele aus der Vergangenheit und die neue Kampagne zeigen.

Im November 2025 haben die Jungfraubahnen eine neue Personalmarketing-Kampagne lanciert. Dabei stehen die heutigen Mitarbeitenden im Mittelpunkt: Mit ihren persönlichen Erlebnissen und Einblicken soll ein authentisches Bild der Jungfraubahnen als Arbeitgeberin vermittelt und die Aufmerksamkeit potenzieller Bewerberinnen und Bewerber gewonnen werden.

«Eiger, Mönch & DU»

Mit «Eiger, Mönch & DU» rücken diejenigen ins Rampenlicht, die die Jungfraubahnen täglich prägen. Ob Technik, Handwerk, Betrieb, Logistik, Gastronomie, Büro oder Ausbildung – Kolleginnen und Kollegen aus den unterschiedlichsten Bereichen geben Einblick in ihren Arbeitsalltag in der Jungfrau Region. So wird sichtbar, wie vielfältig die Arbeitswelt der Jungfraubahnen ist und dass Mitarbeitende nicht nur Teil eines Teams sind, sondern der ganzen Region.

Stelleninserate in den 1980er-Jahren

Das Gewinnen von Aufmerksamkeit war schon früher ein wichtiges Ziel. Das zeigen zwei Stellen- und ein Baustelleninserat aus den 1980er-Jahren. Bereits damals setzten die Jungfraubahnen auf einen humorvollen und kreativen Auftritt, um Interessierte anzusprechen.

Text: Alina Krieg/Redaktion



JUNGFRAU-REGION

Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren
Es wäre zu

schön,
wenn wir einfach so

faul

herumliegen könnten, währenddem der Viadukt «Zuben» der Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp neu gebaut und die Revision an der Bahn ausgeführt werden. Nein, wir helfen alle mit, damit die Bahn über Pfingsten und ab dem 20. Mai wieder ihren Normalbetrieb aufnehmen kann. Vorher müssen wir aber leider den Betrieb wie folgt ganz einstellen:
Montag, 24. April, bis Freitag, 12. Mai (Bau des Viaduktes)
17., 18. und 19. Mai (Revisionsarbeiten).

Aber

vom 13. bis 16. Mai (Pfingsten) und ab dem 20. Mai sind wir wieder für Sie da. In der Zwischenzeit steht selbstverständlich die Verbindung über Stechelberg zur Verfügung.
Schöne Pfingsten! Ihre BLM 2279

Mit uns immer auf der richtigen Linie...

JUNGFRAU-REGION

Wenn Sie in unserer Bauabteilung

4 Tage
in der

Woche

so richtig dreinliegen, werden Sie am fünften Tag immer noch genügend Zeit haben, um auch die administrativen Arbeiten zeitgerecht erfüllen zu können. Als **jüngerer Bauführer, Bautechniker mit Baustellenerfahrung oder Polier** finden Sie bei uns eine äusserst vielseitige Allrounder-Stelle. Sie können sich im Hoch- und Tiefbau aus und überwachen, planen und verwirklichen selbstständig Sanierungen, Um- und Neubauten und erledigen – eben auch den entsprechenden administrativen Kram. Sobald Sie bei uns angefangen haben, wird unser vierköpfiges Bauteam vollständig sein. Wann das sein wird, können wir in einem Gespräch festlegen.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung mit den üblichen Unterlagen. Unsere Adresse: Bahnen der Jungfrau-Region, Direktion, Postfach, 3800 Interlaken.

Mit der Jungfraubahn immer auf der richtigen Linie...

Inserate der 1980er-Jahre

Zukunftstag 2025: Ein Blick hinter die Kulissen

35 Jugendliche der 5. bis 7. Klasse besuchten am nationalen Zukunftstag vom Donnerstag, 13. November 2025, die Jungfraubahnen. Sie erhielten dabei spannende Einblicke in den Arbeitsalltag.

Von Werkstätten, Wintersport, Zugbegleitung über Gastronomie bis zum Bahnschalter – die Jugendlichen begleiteten diverse Teams der Jungfraubahnen während deren Arbeit. Teilweise konnten sie auch gleich selbst Hand anlegen. Die Begeisterung war bei allen spürbar: Mit vielen Eindrücken und strahlenden Gesichtern gingen die Jugendlichen am Abend nach Hause. Solche Erlebnisse ermöglichen ihnen einen Einblick in die vielfältige Berufswelt der Jungfraubahnen und leisten einen wichtigen Beitrag zur Berufsorientierung. Dieser Blick hinter die Kulissen ist einzig dank dem grossen Engagement der Mitarbeitenden der Jungfraubahnen überhaupt möglich.

Text: Redaktion



Jubiläen

10 DIENSTJAHRE



Beat Anderegg

Jahrgang: 1988
Heutige Tätigkeit: Sommer: Anlagenleiter
Harderbahn / Winter: Pistenpatrouilleur
Kleine Scheidegg
Eintritt in unsere Gruppe: 15.03.2015
Zugbegleiter JB
Hobbies: Bergsport in allen Formen, JO
Chef SAC Interlaken, Alpine Rettung
Interlaken, Postbote und UHU (um d Hütte
ume), Fründenhütte



Sandro Saurer

Jahrgang: 1974
Heutige Tätigkeit: Fahrdienstleiter ZLS
Eintritt in unsere Gruppe: 01.10.2013
Triebfahrzeugführer / Instandhaltung
Hobbies: Familie, Velofahren, Haus reno-
vieren, alte Fahrzeuge fahren und flicken,
Gitarre spielen

20 DIENSTJAHRE



Christian Baumann

Jahrgang: 1984
Heutige Tätigkeit: Techniker Rollmaterial/
Komponenten Depot Grund
Eintritt in unsere Gruppe: 16.12.2005
Betriebsangestellter WAB Grund
Hobbies: Landwirtschaft, Skifahren,
«Meche», Trychlen



Andreas Schmitz

Jahrgang: 1988
Heutige Tätigkeit: Fahrdienstexperte
Betrieb
Eintritt in unsere Gruppe: 01.08.2003
Lernender KV öV
Hobbies: Brettspiele, Geradeauswandern

25 DIENSTJAHRE



André Reinhard

Jahrgang: 1980
Heutige Tätigkeit: Lokführer WAB
Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe: 01.12.2000
Mitarbeiter Wintersport Sesselbahn
Lauberhorn
Hobbies: Töfffahren, Reisen, Hockey



Markus Fuhrer

Jahrgang: 1975
Heutige Tätigkeit: Leiter Werkstätte
Infrastruktur
Eintritt in unsere Gruppe: 01.11.2000
Fachspezialist BOB
Hobbies: Schiessen, Skifahren, Langlauf



Cornelia Janzi

Jahrgang: 1980
Heutige Tätigkeit: Bahnreiseverkäuferin
Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe: 01.08.2000
Bahnbetriebsdisponentin BOB
Hobbies: Skifahren, Wandern, Jassen,
Zeit mit der Familie

30 DIENSTJAHRE



Heinz von Allmen

Jahrgang: 1966
Heutige Tätigkeit: Pistendienst Wengen
Eintritt in unsere Gruppe: 01.11.1995
Pistendienst Wengen
Hobbies: Skifahren, Lesen, Wandern,
Familie



Peter Wyss

Jahrgang: 1976
Heutige Tätigkeit: Pistenfahrzeugfahrer /
Beschneier
Eintritt in unsere Gruppe: 1993 Mecha-
nikerlehre Eigergletscher / 01.12.1997
Pistenfahrzeugfahrer / Beschneier
Hobbies: Skifahren, Fischen, Wandern

35 DIENSTJAHRE



Heinrich Romang

Jahrgang: 1963
Heutige Tätigkeit: Skiliftangestellter
Eintritt in unsere Gruppe: 01.12.1990
Skiliftangestellter
Hobbies: Wandern, Skifahren



Peter Brawand

Jahrgang: 1970
Heutige Tätigkeit: Sesselbahnangestellter
Oberjoch
Eintritt in unsere Gruppe: 01.12.1990
Skiliftangestellter Howald
Hobbies: Skifahren



Anton Brunner

Jahrgang: 1967
Heutige Tätigkeit: Leiter Transportanlagen
Eintritt in unsere Gruppe: 01.12.1990
Stv. Anlageleiter
Hobbies: Klettern, Schneesport, Reisen,
Tandemfahren

45 DIENSTJAHRE



André Schürmann

Jahrgang: 1955
Heutige Tätigkeit: Pensioniert
Eintritt in unsere Gruppe: 13.04.1971
Mechanikerlehre BOB / 03.01.1979 Lok-
führer JB / 01.01.1990 Lokführer BOB /
01.05.2019 Lokführer SPB
Hobbies: Reisen in Afrika und Asien



Das Redaktionsteam der Bähndler-Rövu
wünscht frohe Festtage
und alles Gute für das neue Jahr.



Bravo!

Besten Dank für den Hammer-Saisonstart!

Das Gesamtangebot AlpsPass macht der ganzen Familie richtig Spass. Wir haben den Titlis bereits mal geschnuppert. Das Schilthorn mit dem heimlichen, top präparierten «Gletscher» im Täli und den faszinierenden neuen Bahnen ist einfach toll. Die Bettmeralp werden wir demnächst erkunden; die Reservierung ist bereits gemacht zur zweitägigen Übernachtung. Die Preise für Kinder/Jugendliche sind perfekt, für Erwachsene absolut korrekt.

Jetzt freuen wir uns auf Engstligen, Tschentenalp, Elsigen, Adelboden und Lenk, Jungfrau und First. Ihr macht alles richtig, **wirklich richtig!** Das Geld lohnt sich, und der Spielplatz AlpsPass zum Skifahren, Schlitteln, Langlaufen und Schneeschuhlaufen ist unbegrenzt und eine klare Bereicherung! Bleibt zusammen und gebt dem Magic Pass keine Chance. Wir brauchen euch alle gemeinsam in einem Paket und zahlen auch gerne Geld dafür! 1000 Dank für den 24h-Stunden-Job von Oktober bis Mai!!!!

Die Anpassung am Drehkreuz scheint auch schon gelöst in Partnergebieten. Hin-fahren und los geht's. Gut gemacht, man arbeitet zusammen! «Fehlt» eigentlich nur noch unser geliebtes Levi (Finnland) im Paket.

Das Angebot in der Schweiz ist aber wirklich irre, und wir wissen, was es braucht, um uns glücklich zu machen.

AlpsPass

WETTBEWERB

GEWINNER DES LETZTEN WETTBEWERBS:

Von 1. Mai bis 2. Juni 2025: So lautet die Antwort auf die Wettbewerbsfrage, von wann bis wann bei der alpinen Photovoltaik-Anlage Hintisberg die öffentliche Auflage des Baugesuchs und des Plangenehmigungsverfahrens erfolgte. Die Tickets für die Harderbahn hat Stefan Hachen aus Wimmis gewonnen.

DIE NEUE WETTBEWERBSFRAGE LAUTET:

Wie viele Personen wird die neue Kabine der Windenpendelbahn Lauterbrunnen–Grütschalp dereinst im Maximum pro Fahrt transportieren können?

Schreiben Sie die Lösung auf eine Postkarte und senden Sie diese bis zum 31. Januar 2026 an Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken.

Zu gewinnen gibt es zwei Wintersport-Tageskarten der Jungfrau Ski Region.

Guten Tag Lily

Danke dir für den tollen ersten Preis. Wir haben letzten Freitag bei superschönem Wetter den Gewinn eingelöst.

Von Wilderswil durften wir in der ersten Klasse mit dem Zug nach Grindelwald fahren, traumhafte Aussicht geniessen und einen Jass klopfen. Dann mussten wir uns schnell orientieren und zügig laufen zum Bus für zur Firstbahn.

Was mir aufgefallen ist, es hatte sehr viele Touristen dort.

Mit der Firstbahn sind wir nach ca. 40 Min, (leider musste sie 2x angehalten werden) endlich angekommen. Dafür war die Welt da oben wunderbar, wie im Märchen. Dann durften wir leider wieder über zwei Stunden anstehen für den First Flyer Gutschein. Doch ich konnte mit meiner Schwester ein bisschen die Gegend auskundschaften und so den Bammel auf die Seite legen. Meine Eltern standen schön brav an. Nach dem schnellen und rasanten Flug wollte ich mehr, es war der Hammer. Danach wanderten wir zum Bachalpsee, sehr schön. Dort bereitete meine Mutter das Raclette vor, leider windete es zu fest für die Rechaudkerzen, aber mit Geduld kamen wir schlussendlich doch noch zum Essen. Schnell noch auf die Aussichtsplattform und durch den Cliff Walk.

Und so mussten wir leider wieder aufbrechen für nach Hause.

Herzlichen und grossen Dank an den unvergesslichen Tag mit meiner Familie.



Guten Tag

Gestern besuchte ich mit Kinder, Enkelkinder samt Hund die Schynige Platte. Wir waren sieben Personen. Wir waren alle begeistert vom wunderbaren Service des Bahnpersonals. Bei der Berg- und auch der Talfahrt konnten wir alle zusammen mit unserem Hund in einem Abteil sitzen. Sehr freundliches Personal!!! Wir hatten einen wunderschönen Familienausflug.

Da wir einen Jungfrau Sommerpass besitzen, sind wir viel in der Region unterwegs und sind immer sehr zufrieden mit dem Service des Personals. Herzlichen Dank und schönes Wochenende.

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen herzlichen Dank für die vielen super guten Eindrücke von unserem Ausflug aufs Jungfraujoch. Es war trotz schlechtem Wetter sehr gut, es hat uns sehr beeindruckt. Die ganze ORGANISATION ist einfach spitze. Wir werden wieder kommen!

Vielen Dank nochmals und freundliche Grüsse

Das Personal der Harderbahn hat uns Fragen beantwortet und hat sich dafür sehr viel Zeit genommen, obschon viel lief. Wir waren zu viert und eine Person davon war im Rollstuhl. Die Mitarbeiterin hat uns geholfen und dabei auf unsere Bedürfnisse geachtet und geschaut, dass wir genügend Platz haben in der Bahn. Sie hat uns auch informiert und Tipps gegeben, wo wir am besten durchgehen mit dem Rollstuhl und wie wir vorgehen müssen, wenn wir wieder nach unten wollen.

Sehr freundlich und zuvorkommend! Grosses Lob!

Bewertungen

Online-Feedbacks

Jungfrauoch – Top of Europe

«The place is Heaven on Earth. Every moment is memorably beautiful. The history and the architecture is mesmerizing. Highly recommended to visit when you are in Interlaken, Switzerland.» 🍌 🍌 🍌

Rikzen Sherpa

Jungfrauoch is a brilliantly organized alpine destination. The Eiger Express makes the ascent fast and smooth, and the entire complex including tunnels and elevators. Wide walkways is designed for effortless access. The blend of historic railway engineering with a modern visitor center is world class. Don't miss the Lindt Swiss Chocolate Heaven outlet, the highest in the world, with great gifts and exhibit. For sit-down dining, book the Crystal restaurant in advance. The hot chocolate is outstanding, and even the chocolate ice cream is a delightful surprise. A magnificent, seamless experience overall.»

amit saraf

★★★★★

Grindelwald First – Top of Adventure

«Wunderschöner Ausflugsort in Grindelwald. Hat Etliches zu bieten. Restaurant, Diverses für einen Nervenkitzel, es hat einen Cliff Walk und man kann schöne Wanderungen machen.»

Eliane Rentsch

«If you're looking for breathtaking views and thrilling experiences, Grindelwald-First is absolutely worth the visit! The panoramic scenery of the Swiss Alps is stunning, and there are plenty of activities for adventure lovers – from the First Cliff Walk to ziplining and hiking trails. Everything is well-organized, and the cable car ride itself is an unforgettable experience. Whether you want adrenaline or just a peaceful moment surrounded by nature, this spot delivers both. Highly recommended for anyone visiting the Jungfrau region!»

YippieYaYa

★★★★★

Schynige Platte – Top of Swiss Tradition

«So toll und schön. Alleine mit der Zahnradbahn zu fahren ist ein Erlebnis»

bernhard dillmann

«Ein tolles Erlebnis mit der Bahn dort hinauf zu fahren. Die Hinfahrt war sehr steil, aber man wird mit einer traumhaften Aussicht belohnt.

Toller Kinder Mitmach-Weg und schöner Garten!!!

Begrüßung von Alphorn Bläsern; besser geht's nicht!»

Christiane Klein

★★★★★

Harder Kulm – Top of Interlaken

«The views from the top are absolutely breathtaking — definitely one of the best panoramas in Switzerland. The ride up was smooth and easy, and once you get there, the viewing platform makes it feel like you're floating above Interlaken. We loved taking our time at the top just soaking in the mountains, the lakes, and the fresh air. Such a peaceful and memorable place. Totally worth the trip — highly recommended!»

Leonis Minoris

«Visited Harder Kulm with my wife and kid and absolutely loved it. The view from the top is breathtaking, overlooking Interlaken and the lakes. The funicular ride was smooth and scenic, and the viewpoint is perfect for family photos. A wonderful experience for all ages.»

Abdul Aziz Khan

«Wirklich empfehlenswert, einmalige Aussicht und leckeres Essen.

Wirklich schön.»

Boris S

AGENDA

10. Januar

**GRINDELWALD RACE EVENT,
GRINDELWALD-FIRST**

16.–18. Januar

INT. LAUBERHORNRENNEN

30. Januar bis 1. Februar

**OPEL FREESKI & SNOWBOARD TOUR,
GRINDELWALD-FIRST**

8. Februar

**VELOGEMEL-WELTMEISTERSCHAFT,
GRINDELWALD**

6. bis 8. März

**29. HORISCHLITTENRENNEN,
GRINDELWALD-ALPIGLEN**

7. März

**VSNZ WINTER FESTIVAL,
GRINDELWALD-MÄNNLICHEN**

14. März

**KING OF THE FIRST HILL,
GRINDELWALD-FIRST**

29. März

LAUBERHORNRUN

4. April

**LILYS WINTER-SCHATZSUCHE,
GRINDELWALD-FIRST**

20. Dezember 2025 bis 18. April 2026

Jeweils samstags, während der Weihnachtszeit täglich

**AFTER SLOPES SOUNDS,
GRINDELWALD TERMINAL**

P.P.

3800 Interlaken
Post CH AG

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Unlimited Jungfrau Winter Pass

GÜLTIG BIS 30. APRIL 2026

AB CHF 399.-

Beliebige Fahrten auf dem Streckennetz
der Jungfrauabahn inkl.
Jungfraujoch – Top of Europe

Weitere Informationen: jungfrau.ch


AFTER SLOPES SOUNDS
Grindelwald Terminal

AFTER SLOPES SOUNDS 20.12.2025 – 18.4.2026

**JEDEN SAMSTAG
LIVE-DJs**

XMAS SPECIAL 26.12.2025 – 3.1.2026

TÄGLICH LIVE-DJs

LAUBERHORNRENNEN 17.1.2026

**DJs UND
LIVE-ÜBERTRAGUNG**

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

SPECIAL 7.2.2026

**SCHNULZE &
SCHNULTZE**

SPECIAL 14.2.2026

DJ SIMON MOSER

AFTER SLOPES SOUNDS 28.3.2026

BRAVO HITS PARTY

ALLE VERANSTALTUNGSDATEN

jungfrau.ch/afterslopessounds