

BÄHNDLER-RÖVÜ

Nr. 105 | Juni 2026

Das Magazin der Jungfraubahnen

Neue Seilbahnkabine in Lauterbrunnen

Verkehrsverlagerung
Massnahmen und Wirkung

Kresimir Kolundzic
Lehre nach 30

Grossbatteriespeicher
Energieverbrauch und Produktion im Gleichgewicht

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





ÖV-Pad im Arbeitsalltag



Neues Betriebswarte-Paar bei der Forschung



Andrea Ogi: Zahlen und Sport

Inhalt

AKTUELLES

ÖV-Pad: Fahrbereit in ein paar Klicks	4
Luftseilbahn Lauterbrunnen – Grütschalp rundum erneuert	6
Verlagerung Verkehr – Massnahmen zeigen Wirkung	8
Was passiert eigentlich zwischen Zahnrad und Zahnstange?	10
Neuerungen Spielplatz Bort	12
Forschungsstation Jungfrauoch mit neuem Betriebswarte-Paar	13

PROJEKTE

Grossbatteriespeicher im Fokus	14
Zukunft der Berner Oberland-Bahn	16

EVENTS

Virtuelle Bilanzmedienkonferenz und Information der Mitarbeitenden	18
Podiumsdiskussion über die Erneuerung der Firstbahn	19
Grindelwald als neue SWISS Air Rail Destination	20
Schweizer Influencer Steve Merson	20
Generalversammlungen der JBH AG und der BOB AG	21
Rund 700 Mitarbeitende feiern gemeinsam in Grindelwald	22

MITARBEITENDE

«Wer hier arbeitet, der sollte ein Flair für Zahlen haben.»	24
Von Slavonski Brod als Junior Chef de Service aufs Jungfrauoch	26
Vo Bärg bis Tal – Fyrabe-Talk	27
Jubiläen	28

DIES & DAS | AGENDA

The Wall Bar erstmals mit Sommerbetrieb	29
Bewertungen	30
Wettbewerb	30
Bravo!	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 106: 3. November 2026

Titelbild: Neue Luftseilbahn-Kabine Lauterbrunnen – Grütschalp





Stefan Würigler
Leiter Betrieb

Liebe Eisenbahnerinnen, liebe Eisenbahner

Im Frühjahr 2007 durfte ich mich in der Bähndler-Rövü vorstellen. «Eisenbahn ist Teamarbeit», war damals meine Aussage. Seither sind 19 spannende Jahre vergangen, in denen der Eisenbahnbetrieb sich markant verändert hat.

Die WAB auf der Lauterbrunnen-Seite hatte damals noch gar keinen richtigen Takt.

Die Jungfraubahn (JB) fuhr damals nur vom 19. Mai bis am 30. Oktober im Halbstundentakt und somit mehr als ein halbes Jahr nur im Stundentakt. Die Berner Oberland-Bahn (BOB) fuhr während vier Monaten im Jahr nur stündlich in die Lütchinentäler und wieder zurück. Die Wengernalpbahn (WAB) auf der Lauterbrunnen-Seite hatte damals noch gar keinen richtigen Takt. Die Züge verkehrten in der Hochsaison in einem zeitlichen Abstand von 25 bzw. 20 Minuten. Der Halbstundentakt wurde erst mit der Inbetriebnahme der Doppelspur oberhalb von Wengen im Dezember 2011 möglich.

Der Betrieb bei WAB und JB war geprägt von kurzen und mehrheitlich hochflurigen Fahrzeugen. Es war keine Seltenheit, dass zwei oder drei Supplementzüge je Abfahrt eingesetzt wurden. Die einzigen Niederflurtriebzüge im Jahr 2007 waren die vier WAB-Panos der ersten Serie. Der Rollmaterial- und Personaleinsatz wurde kurzfristig durch die Fahrdienstleiter vor Ort, je nach Wetter und Gäste-

aufkommen, definiert. Entsprechend waren Lauterbrunnen, Grund und Kleine Scheidegg als Dienstorte für das Lok- und Zugpersonal notwendig für eine flexible Personaldisposition.

Heute bieten wir mit wenigen Ausnahmen (z.B. bei Streckensperren) von Interlaken bis auf das Jungfrauoch den Halbstundentakt an. Der Bahnverkehr wird ab Wilderswil gesteuert. Das Zugpersonal ist in Interlaken Ost beheimatet und begleitet unsere Gäste über 3000 Höhenmeter vom Bödeli bis auf das Jungfrauoch – Top of Europe. Neues Rollmaterial auf allen Bahnen sowie der Eiger Express sorgten für einen Quantensprung beim Gästeerlebnis, dies bei gleichzeitiger Produktivitätssteigerung.

Heute bieten wir mit wenigen Ausnahmen von Interlaken bis auf das Jungfrauoch den Halbstundentakt an.

Veränderungen geschehen auch um uns herum. Sei es in der Technik, im Buchungs- und Reiseverhalten oder auch im Informations- und Kaufverhalten unserer internationalen Gäste. Nach diesen Trends und Veränderungen müssen wir uns innerhalb der Jungfrauobahnen ausrichten. Dabei stehen die Erwartungen und Bedürfnisse unserer Gäste im Zentrum. Aktiv Veränderungen angehen im Sinne der Weiterentwicklung unserer Dienstleistungen und der Anpassung von Prozessen sowie der Organisation sind eine laufende Pflichtaufgabe.

Wir sind auch Veränderungen in der geopolitischen Lage ausgesetzt.

Wir sind auch Veränderungen in der geopolitischen Lage ausgesetzt. Der schwelende Nahostkonflikt dämpft die Nachfrage. Die künftige Entwicklung ist im Moment nicht absehbar.

«Eisenbahn ist Teamarbeit.» Dieses Motto ist in der aktuellen Situation besonders wichtig. Es gilt auf der Kostenseite, den Gürtel enger zu schnallen. Insbesondere sollen nach Möglichkeit an Dritte ausgelagerte Aufgaben intern ausgeführt werden. Dabei ist es entscheidend, das «Gärtlidenken» auszuschalten und bereichsübergreifend mitzuhelfen. Der Bezug von Ferien und Mehr- sowie Überzeiten sind wichtige Faktoren für die Entlastung der Erfolgsrechnung.

Nur als Team können wir abermals gestärkt aus dieser schwierigen Phase hervorgehen. Ich freue mich auf die kommenden, herausfordernden Monate.

Herzlichen Dank für eure «Büez», für euer Engagement und für die tolle Zusammenarbeit. Wir werden diese Situation gemeinsam meistern.

Beste Grüsse
Stefan Würigler

ÖV-Pad: Fahrbereit in ein paar Klicks

Schritt für Schritt hält seit Dezember 2023 die Digitalisierung in den Führerständen der verschiedenen Bahnen der Jungfraubahnen Einzug. Das so genannte ÖV-Pad ist aus dem Arbeitsalltag des Lokpersonals nicht mehr wegzudenken und erleichtert die Zusammenarbeit aller am Fahrdienst beteiligten Mitarbeitenden.



Mit dem ÖV-Pad ist das Lokpersonal nach ein paar Klicks fahrbereit

Wenn Lokführer Noel Stäger in den Führerstand steigt, dann befestigt er sein Pad an der vorgesehenen Halterung und nach ein paar Klicks ist er fahrbereit. Früher war das anders, denn die Vorschriften waren im Fahrzeug abgelegt: «Wir mussten jeweils die Unterlagen hervornehmen, die Seite mit der richtigen Fahrordnung und dem Fahrplan suchen. All das war sehr zeitaufwändig. Das geht nun deutlich einfacher mit dem ÖV-Pad.»

Vorteile des ÖV-Pad

Nebst der Fahrordnung sind noch viele weitere wichtige Informationen mit ein paar Klicks zugänglich wie Vorschriften, Reglemente, Streckentabellen, Handbücher oder Checklisten. All diese Informationen musste das Lokpersonal

Einerseits bedeutet das eine Vereinfachung, andererseits einen Zeitgewinn und die Fehleranfälligkeit wird reduziert.

vor der Digitalisierung in einem dicken Ordner mitführen. Die Störungs-App ist die Lieblingsanwendung von Lokführer Patrick Stoller: «Da klicke ich bei Bedarf drauf und kann sofort mit

der Eingabe loslegen. Viele Angaben und Störungsarten sind schon voreingetragen. Da muss ich nur noch drücken und nicht mehr mühsam von Hand schreiben.» Einerseits bedeutet das eine Vereinfachung, andererseits einen Zeitgewinn und die Fehleranfälligkeit wird reduziert.

Genau hier sieht auch René Kohler, Leiter Betriebsführung, die Vorteile des ÖV-Pad. Gab es früher Neuerungen oder Änderungen, dann musste sein Team die Unterlagen für die gut 200 Mitarbeitenden ausdrucken und in den zehn Aussenstandorten und 100 Führerständen verteilen und die Verteilung auch dokumentieren. Noch komplexer wurde es, wenn die Neuerung nicht alle Mitarbeitenden betraf und



Die Bedienungsoberfläche des ÖV-Pads für den Fahrdienst und der roten 2 der Benachrichtigungsanzeige



Das ÖV-Pad (Bildschirmansicht) als mobiler Begleiter des Lokpersonals

Heute erarbeiten wir ein neues Dokument, importieren die Neuerungen im Cockpit und alle sind à jour.

eine Triage vorgenommen werden musste. Die Mitarbeitenden wiederum mussten die entsprechenden Unterlagen in ihrem Ordner ergänzen oder austauschen. «Wir konnten nicht sicherstellen, dass alle Mitarbeitenden die Unterlagen ausgetauscht und auch gelesen hatten», schaut René Kohler auf die Zeit vor der Digitalisierung zurück: «Heute erarbeiten wir ein neues oder angepasstes Dokument, importieren die Neuerungen im Cockpit und alle sind à jour. Zudem

können wir monitoren, wer was gelesen hat, und Säumigen auch eine Pushnachricht senden.» Damit erfüllt das ÖV-Pad eine wichtige Anforderung des Bundesamtes für Verkehr, das einen Nachweis für den Erhalt und das Lesen der Unterlagen fordert.

Herausforderung JB-Tunnel

Eingeführt wurde das ÖV-Pad im Dezember 2023 bei der Berner Oberland-Bahn. Nach einem Jahr erfolgreichen und störungsfreien Betriebs folgten die Wengernalpahn und die Jungfraubahn. Weil im JB-Tunnel kein GPS-Signal für die Ortung des Zuges vorhanden war, musste für die Jungfraubahn zuerst diese Herausforderung gemeistert werden. «Wir haben deshalb in den Tunnelstationen so genannte Beacons installiert, die das geforderte Signal in den Führerstand senden», erklärt René Kohler. Im Dezember 2025 folgte die Strecke Grütschalp-Mürren und im Juni 2026 die Schynige Platte-Bahn. Und wenn mal das ÖV-Pad ausfällt? «Dann haben

wir eine Rückfallebene auf dem Smartphone des Lokpersonals und Ersatzgeräte sind an verschiedenen Standorten vorhanden», beruhigt der Leiter Betriebsführung.

Mobiler Begleiter für fast alles

Auf dem ÖV-Pad sind nicht nur fahrdienstliche und sicherheitsrelevante Informationen vorhanden, sondern viele weitere für das Lokpersonal relevante Anwendungen. Dazu gehören zum Beispiel die Trapeze CewApp, REXX Go oder alle Office 365 Programme wie Teams, Outlook, SharePoint oder OneDrive. «Wenn schon Digitalisierung, dann soll das ÖV-Pad gleich mobiler Begleiter für fast alles sein», fasst René Kohler zusammen: «Das erleichtert die Zusammenarbeit im dezentralen Team, mit der Ressourcenplanung, der Zentralen Leitstelle und unterstützt auch die Führungskräfte sowie die Ausbildung in ihrer Arbeit.»

Text: Annette Fuhrer



Für René Kohler, Leiter Betriebsführung, hat das ÖV-Pad viele Vorteile



Dank Beacons funktioniert das ÖV-Pad auch im langen Tunnel der Jungfraubahn

Luftseilbahn Lauterbrunnen – Grütschalp rundum erneuert

Die Windenpendelbahn Lauterbrunnen–Grütschalp ist im Frühjahr 2026 rundum erneuert worden. Die neue Kabine fasst nun 135 Personen und passt so kapazitätsmässig auch wieder besser zur bereits früher erneuerten Adhäsionsbahn Grütschalp–Mürren. Bei der Erneuerung wurde auch der Energieverbrauch optimiert.



Die neue Kabine wurde mit einem Kran zum neuen Fahrwerk gehoben und montiert. Abmessungen: Länge 9,5 m / Breite 3,6 m / Höhe 2,9 m

Ab dem 11. Juli wird die neue Luftseilbahnkabine, welche auch farblich an die erneuerte Adhäsionsbahn angeglichen wurde, zwischen Lauterbrunnen und Grütschalp im Einsatz sein. Die Kabine wird unbegleitet fahren. Dass sie mehr Platz bietet, entspricht auch einem Wunsch aus der Bevölkerung. Nebst der Kabine wurden bei der Luftseilbahn ebenfalls das Gehänge und das Laufwerk ersetzt. Zusätzlich wurden die Kabinenführungen auf den Stützen angepasst und die Bergbahn mit einem neuen Antrieb ausgestattet und der neuen Kabine entsprechend umgebaut.

Zu den zwingend notwendigen Arbeiten gehörten weiter der Ersatz der Antriebssteuerung, der Fangbrems hydraulik und der Bremshydrau-

lik-Aggregate sowie die Erneuerung der Zugseilwindenlagerung und die Revision der Antriebsmotoren, der Bremssysteme und Getriebe.

Bessere Gästelenkung

Für die bessere Gästelenkung wurde in der Talstation ein zusätzliches Perron gebaut; dies sorgt für mehr Sicherheit. So werden nun die Gästeströme für die Anreise und Abreise klar getrennt. Weiter gibt es zwei neue Rolltreppen und auch einen neuen Lift. Zusätzlich wurden neue, hohe Perron-Türen eingebaut. Die Mitarbeitenden werden künftig in der Talstation in einem neuen Kassenhaus arbeiten, zudem wurden neue Garderoben und ein Aufenthaltsraum eingerichtet.

Für die bessere Gästelenkung wurde in der Talstation ein neues Perron eingebaut.

Energieverbrauch optimieren

In einer zweiten Bauphase ab Mitte Juli wird bei der Bergstation direkt an das Maschinenhaus ein zusätzliches Gebäude angebaut. Dort

Neu kann die Energie bei der Bergfahrt direkt wieder genutzt werden.

werden die neuen Energiespeicher sowie die dazugehörige Elektrotechnik eingebaut.

Dank der Realisierung eines Energiespeichersystems (Schwungmassenspeicher) wird die während der Talfahrt generierte Energie vor Ort gespeichert. Bisher geschah dies via Rückspeisung ins Energienetz. So kann neu 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.

Zur nachhaltigen Ausrichtung der BLM gehörte schon bisher zum Beispiel die Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Bahnhofs Murren 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.

Text: Stefan Wittwer / Kathrin Naegeli



Anpassung Stützen



Abtransport Antriebsmotor



Alte und neue Seilbahnkabine



Bei der Anlieferung der neuen Kabine war Massarbeit gefragt



Es wird ausgepackt

Verlagerung Verkehr – Massnahmen zeigen Wirkung

Die Verlagerung des Verkehrs in den Lütchinentälern von der Strasse auf die Schiene ist ein erklärtes Ziel der Jungfraubahnen. Die bisher umgesetzten Massnahmen zeigen Wirkung. Insbesondere die Nachfrageentwicklung des Park+Ride Matten ist erfreulich.



Übersicht Haltestelle und Park+Ride Matten bei Interlaken

Am 31. Dezember 2015 übergab die Berner Oberland-Bahn (BOB) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in Bern den Bericht zum Modul D-111 «neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz». Dieser wurde im Rahmen des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur 2035 der Eisenbahninfrastruktur geprüft und positiv bewertet. Das Projekt durfte vorgezogen und zusammen mit der Doppelspur in Matten geplant werden. Dies war der Startschuss für das Verlagerungskonzept, welches aus vier Elementen besteht.

Das Kernelement ist der Angebotsausbau der BOB. Bereits heute verstärken von und nach

Das Kernelement des Verlagerungskonzepts ist der Angebotsausbau der BOB.

Grindelwald Terminal in der Hochsaison zwei Zusatzzüge pro Stunde den integralen Halbstundentakt. Mit dem Ersatz und der Verlängerung der Kreuzungsstellen in Burglauenen und

Schwendi wird ein Viertelstundentakt in Lastrichtung zwischen Interlaken Ost und Grindelwald möglich sein. Aufgrund der langwierigen Bewilligungsverfahren werden wir uns wohl bis Ende 2028 mit der Umsetzung gedulden müssen.

Positive Entwicklung beim P+R Matten

Am 23. Dezember 2023 wurde die Haltestelle Matten bei Interlaken mit dem Park+Ride eröffnet. Neue Angebote brauchen Zeit, um sich zu etablieren. Es benötigt das Vertrauen der Gäste und eine Verhaltensänderung. Dies zeigt die positive Entwicklung der P+R-Nutzung seit der Inbetriebnahme (siehe Grafik).

Eine wichtige unterstützende Massnahme ist das Parkleitsystem.

Eine wichtige unterstützende Massnahme ist das Parkleitsystem, welches im Dezember 2021 eingeführt wurde. Es zeigt bereits bei der Autobahnausfahrt in Wilderswil an, wenn die Parkplätze in Grindelwald und Lauterbrunnen besetzt sind. Angezeigt wird eine Prognose, da die Fahrzeit ab Autobahnausfahrt berücksichtigt werden muss. Ebenfalls angezeigt wird die zusätzliche Fahrzeit bei Staus.

Anreise und Preisgestaltung wichtig

Das vierte Element ist die Fahrausweis- und Preisgestaltung. In sämtlichen Wintersportpässen der Jungfrau Ski Region ist die Anreise ab Interlaken Ost und Matten integriert. Dasselbe gilt für die Sommerpässe der Jungfrauabahn. Das Parkieren in Matten ist mit 5 Franken bis zu einer Parkdauer von 12 Stunden das günstigste Angebot für Tagesgäste. Im Parkhaus Terminal kosten 12 Stunden 15 Franken, in Lauterbrunnen 18 Franken.



Das Park+Ride Matten kurz nach der Eröffnung

Verlagerung weiterverfolgen

Den eingeschlagenen Weg der Verlagerung gehen die Jungfrauabahn konsequent weiter. Für die Anreise zur Talstation der erneuerten Firstbahn, die beim Bahnhof Grindelwald geplant ist, wird der öffentliche Verkehr die attraktivste Variante sein. Taktverdichtungen zwischen Interlaken und Lauterbrunnen sowie die Erweiterung und Verbesserung des Parkleitsystems sind weitere Handlungsfelder, welche bearbeitet werden.

Text: Stefan Würzler



Situation Haltestelle P+R Matten

Auslastung 2024 im Vergleich zu 2025

Einfahrten:

- 2024: 12'462
- 2025: 23'932 **(+92%)**

Vergleich Wintersaison (21.12.–16.3.)

- 2024/2025: 6'895
- 2025/2026: 14'356 **(+121%)**

Situation Grindelwald (20.12.–26.1.)

Parkhaus Terminal: **–2% / –1'311 Autos**
 Winterparkplätze: **–31% / –1'085 Autos**

Autos Rothenegg: –5% / –12'116 Autos



Neuer BOB-Triebzug

Was passiert eigentlich zwischen Zahnrad und Zahnstange?

Zahnrad und Zahnstange bilden zusammen ein Getriebe, über welches die Traktionskräfte des Fahrzeugs auf den Fahrweg übertragen werden. Das Zahnrad ist sehr klein und hat bei den Triebfahrzeugen, die bei den Jungfraubahnen im Einsatz sind, bis zu maximal 22 Zähne. Die Zahnstange ist hingegen ein sehr grosses Zahnrad mit einem unendlich grossen Durchmesser – es hat beispielsweise auf der Hauptgleis-Strecke der Wengernalpbahn fast 200'000 Zähne. Die Bereiche Rollmaterial und Fahrbahn haben das Zusammenspiel gezielt untersucht, um die technischen Zusammenhänge besser zu verstehen und Massnahmen zur Verbesserung des Zusammenspiels abzuleiten und umzusetzen.

Damit das Getriebe sicher, zuverlässig und wirtschaftlich funktioniert, sind ein passendes Zusammenspiel von Zahnrad und Zahnstange und eine gute Schmierung essenziell. Die Bereiche Rollmaterial und Fahrbahn sehen sich bereits seit längerem mit Verschleiss und Schädigungen an Zahnstangen und Zahnradern konfrontiert. Es galt herauszufinden, wie der Verschleiss und die Schädigungen verringert werden können und wie mit den bestehenden Schädigungen umgegangen werden kann.

Im Fokus der Untersuchungen standen der Zahneingriff zwischen Zahnrad und Zahnstange sowie die Schmierung der beiden Getriebepartner. Um eine Basis dafür zu haben, wurden Zahnräder und Zahnstangen systematisch vermessen und in Abhängigkeit von Laufleistung gebracht. Dabei zeigte sich, dass vor allem bei der Wengernalpbahn (WAB) die Zähne bereits nach kurzer Einsatzdauer relevante Verschleisserscheinungen zeigen.



Verschleissmessung an Zahnstange (Quelle: Wengernalpbahn)

Masterarbeit mit Berechnungsmodell

Schon kleine, verschleissbedingte Abweichungen in der Geometrie der Zähne beeinflussen den Verschleiss, das Laufverhalten und die Geräuschentwicklung. Dies ist an sich keine neue Erkenntnis. Es war jedoch nicht bekannt, bis zu welchem Mass ein Verschleiss toleriert werden kann, ohne den Getriebepartner – welcher z.B. nach Sanierung eines Streckenabschnitts oder nach Revision eines Fahrzeugs neue und nicht verschlissene Zähne aufweist – nicht unzulässig zu schädigen. Im Rahmen einer Masterarbeit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) wurde genau dieses Thema untersucht. Der Masterstudent hat dazu ein Berechnungsmodell erstellt, mit welchem das Zusammenspiel unterschiedlicher Verschleisszustände von Zahn-

**Eine gute
Schmierung hält
den Verschleiss
gering.**

stange und Zahnrad untersucht werden kann. Anhand des Modells konnte ermittelt werden, bis zu welchem Verschleisszustand Zahnräder und Zahnstangen eingesetzt werden dürfen, ohne ihren Getriebepartner unzulässig zu schädigen.

Schmierung als Grundlage und Herausforderung

Um den Verschleiss im Zahnrad-Zahnstangen-Getriebe möglichst gering zu halten, ist eine gute Schmierung eine weitere Grundlage. Diese über die gesamte Strecke, bei allen eingesetzten Fahrzeugen und in allen Wetter- und Temperaturbedingungen sicherzustellen, ist jedoch eine Herausforderung. Bei neuen Fahrzeugen wird bei jeder Fahrt Schmierstoff mittels Druckluft auf das Zahnrad-Zahnstangen-Getriebe gesprüht. Gerade bei älteren Fahrzeugen sind die Einstellmöglichkeiten begrenzt und es musste z.B. bei der WAB regelmässig auf den alten Schmierrolli zurückgegriffen werden.



Prototyp eines Schmierzahnrades



Verschleissmessung am Zahnrad (Quelle: Wengernalpbahn)

Um die Schmierung gerade bei diesen älteren Fahrzeugen zu verbessern, ist mittlerweile testweise ein Fahrzeug mit einem zusätzlichen Schmiersystem ausgerüstet, welches ohne Druckluft betrieben wird. Dieses bietet neben dem Verzicht auf die nur begrenzt vorhandene und energieintensive Druckluft den Vorteil, dass mehr Schmiermittel auf die Zahnflanke gelangt und weniger neben die Zahnstange versprüht wird. Falls sich das System in der Praxis auch auf Dauer bewährt, werden weitere Fahrzeuge damit ausgerüstet.

In einem Prototyp wurde zudem ein weiterer, innovativer Ansatz zur Verbesserung der Schmierung umgesetzt. Ein sogenanntes Schmierzahnrad bringt Schmiermittel direkt auf die Arbeitsflanke der Zahnstange auf und somit genau da, wo das

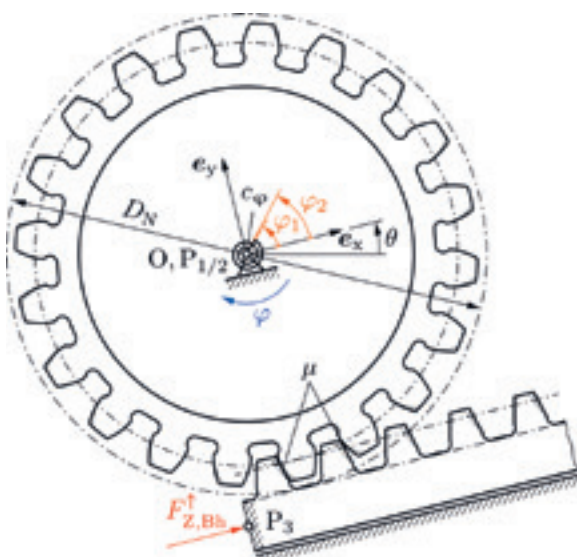
Zwischen Zahnrad und Zahnstange passiert sehr viel.

Schmiermittel auch gebraucht wird. Das Schmierzahnrad ist in einem Güterwagen eingebaut und kann bei Bedarf während einer fahrplanmässigen Fahrt eingesetzt werden. Mit der zusätzlichen Schmierung und dem Schmierzahnrad wird eine deutlich verbesserte Schmierung und somit auch eine relevante Reduktion des Verschleisses an Zahnstange und Zahnrad erreicht.

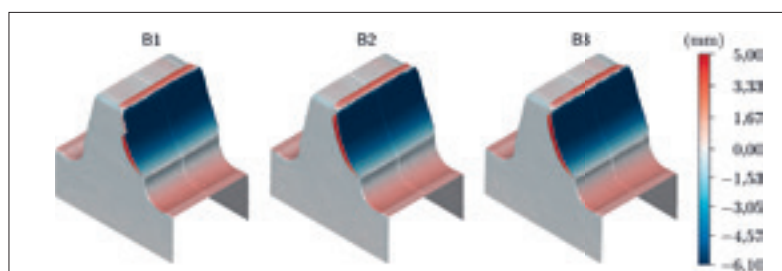
Zusammenspiel aller Bereiche

Zwischen Zahnrad und Zahnstange passiert also sehr viel und es besteht durchaus Potenzial, das Zusammenspiel der beiden Getriebepartner dieses jahrhundertalten Systems zu optimieren. Die bisherigen Arbeiten zeigen, dass Optimierungen erst im Zusammenspiel von Fahrzeug, Infrastruktur und Betrieb möglich sind. Die Kombination aus Messdaten, gezielten Untersuchungen und der Ableitung von Vorgaben haben bereits Wirkung gezeigt und bilden die Grundlagen für die weiteren Optimierungen. Ziel bleibt es, den Verschleiss gezielt zu reduzieren und die Verfügbarkeit von Strecke und Fahrzeugen weiter zu erhöhen.

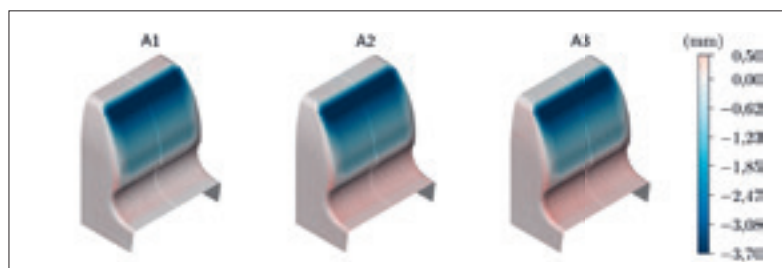
Text: Stefan Zurschmiede, Stefan Vögeli



Schematische Darstellung des Berechnungsmodells



3D-Scan Zahnstangensegment mit Verschleiss



3D-Scan Zahnradsegment mit Verschleiss

Quelle: Simon Metzger ZHAW

Beim Spielplatz Bort gibt es viel Neues zu entdecken

Seit rund 17 Jahren bietet der Spielplatz Bort, bei der ersten Zwischenstation der Firstbahn, Kindern abwechslungsreiche Unterhaltung, Spiel und Spass. Nun wurde der Spielplatz renoviert und es gibt diesen Sommer viel Neues zu entdecken.

Ins Auge sticht bei den neuen Anlagen auf dem Spielplatz Bort der Pistenbully aus Holz. Der sei ein «Eigengewächs», erklärt Urs Roth, Leiter Technik und Betrieb bei der Firstbahn. «Ich habe ihn zusammen mit einem Holzbauer entworfen.» Nun kann auf diesem Pistenbully herumgeklettert oder auch einfach gemütlich Platz genommen werden.

Renoviert wurde der Spielplatz, «weil diverse Klettergerüste nach heutigem Standard zu hoch waren», sagt Urs Roth. Zudem waren andere Holzspielsachen schlicht «in die Jahre gekommen». Die Geräte und Spielsachen aus Holz wurden teils erneuert, teils zurückgebaut. Zudem gibt es neu ein Wasserspiel dem Bach entlang, bei dem der Bach mit Holzrinnen teils

umgeleitet werden kann. Die Renovierung kostete rund 90'000 Franken. Das Holz stammt aus der Schweiz und die Arbeiten wurden von Mitarbeitenden der FSC-zertifizierten Firma Forst Aletsch durchgeführt, teils unterstützt von Mitarbeitenden der Firstbahn. Seit Ende Mai erstrahlt der Spielplatz in neuem Glanz.

Text: Kathrin Naegeli



Spielplatz Bort mit neuem Pistenbully ...



... und Wasserspiel



Detail neues Wasserspiel



Die Macher des Pistenbullys: Andy Ley, Mitarbeiter Forst Aletsch; Peter Aschilier, Betriebsleiter Forst Aletsch; Urs Roth, Leiter Technik und Betrieb bei der Firstbahn und Mario Heinzmann, Mitarbeiter Forst Aletsch (v.l.n.r.)

Forschungsstation Jungfrauoch mit neuem Betriebswarte-Paar

Bei der Forschungsstation auf dem Jungfrauoch gibt es einen Wechsel beim Betriebswarte-Paar. Sonja Stöckli und Thomas Furter haben entschieden, die internationale Stiftung Hochalpine Forschungsstationen Jungfrauoch und Gornergrat per Ende Juli 2026 zu verlassen, um neue Herausforderungen anzunehmen. Als Nachfolger wurden Annette Neuenschwander und Cyrill Feigenwinter gewählt.

Eliza Harris, Direktorin der Forschungsstationen Jungfrauoch und Gornergrat hält dazu fest: « Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, Sonja Stöckli und Thomas Furter recht herzlich für ihren grossen und stets engagierten Einsatz zu danken. Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die Besuchenden und die Angestellten der internationalen Stiftung Hochalpine Forschungsstationen Jungfrauoch und Gornergrat (HFSJG), als auch die Mitarbeitenden der Jungfraubahnen vor Ort werden Euch, Sonja und Thomas, in guter Erinnerung behalten. Wir hoffen, dass Ihr beide der Stiftung und den Forschungsprojekten auf dem Jungfrauoch weiterhin gut gesinnt bleibt, und wünschen Euch alles Gute für die Zukunft.

Die HFSJG hat die freigewordene Stelle vor einiger Zeit ausgeschrieben. Es gab insgesamt rund 30 Bewerbungen. Aus diesen Bewerbungen wurden Annette Neuenschwander und Cyrill Feigenwinter ausgewählt. Ich bin überzeugt, dass sie die anspruchsvolle Arbeit in einem spannenden, internationalen Umfeld zwischen Forscher-Dienstleistung und Gäste-Betreuung gut meistern werden. Das Team der HFSJG wünscht ihnen einen guten Start in ihrem neuen Arbeitsfeld.»

Annette Neuenschwander und Cyrill Feigenwinter

Annette Neuenschwander und Cyrill Feigenwinter verbindet seit vielen Jahren eine tiefe gemeinsame Leidenschaft für die Berge und das Leben in der Natur. Ein grosser Teil ihrer freien Zeit führt sie ins Berner Oberland, wo sie wandern, klettern, auf Ski- und Gleitschirmtouren unterwegs sind und die Ruhe der hochalpinen Landschaft geniessen.

Annette Neuenschwander ist eine naturverbundene, offene und neugierige Persönlichkeit. Sie liebt es, draussen unterwegs zu sein – sei es beim Gleitschirmfliegen, auf Skitouren oder



Annette Neuenschwander und Cyrill Feigenwinter sind das neue Betriebswarte-Paar auf dem Jungfrauoch

beim Erkunden neuer Regionen. Menschen zu begleiten, ihnen zuzuhören und Verbindungen zu schaffen, gehört zu ihren Stärken. Ihre ruhige, reflektierte Art macht sie zu einer verlässlichen Partnerin in anspruchsvollen Situationen.

Cyrill Feigenwinter ist ein vielseitiger, humorvoller und tatkräftiger Mensch, der Herausforderungen mit Gelassenheit und Pragmatismus begegnet. Ob auf dem Splitboard, dem Rennrad oder beim Klettern – Bewegung in der Natur ist für ihn ein wichtiger Ausgleich und eine Quelle von Energie. Er packt gerne an, organisiert mit Weitblick und behält auch in hektischen Momenten den Überblick.

Die beiden ergänzen sich auf natürliche Weise: Sie teilen die Freude an der Höhe, an Wetterwechseln, an Stille und Weite. Gleichzeitig bringen sie viel Erfahrung im selbständigen Arbeiten, im Zusammenleben auf engem Raum und im verantwortungsvollen Umgang mit Menschen sowie Infrastruktur mit. Ihre Motivation, in einer abgelegenen Forschungsumgebung mitzuwirken, ist über viele Jahre gewachsen – aus Begeisterung für die Berge und aus dem Wunsch, gemeinsam etwas Sinnstiftendes zu gestalten.

Text: Prof. Eliza Harris, Direktorin der Forschungsstationen Jungfrauoch und Gornergrat; Annette Neuenschwander und Cyrill Feigenwinter

Grossbatteriespeicher im Fokus

Die Jungfraubahnen verfügen über ein mehr als 100-jähriges Laufwasserkraftwerk und planen mit der alpinen Solaranlage Hintisberg für die Zukunft. Damit die Energieversorgung sichergestellt ist, müssen Energieverbrauch und Produktion immer im Gleichgewicht bleiben. Zunehmend in den Fokus rücken dabei grosse Batteriespeicher.



Dieses Bild zeigt einen Anlagenteil einer bereits gebauten Anlage in der Schweiz

2022 und 2023 war die Energiemangellage in aller Munde und allen Medien. Um das Thema Energie ist es inzwischen auch dank den gesunkenen Strompreisen etwas stiller geworden. Bis die Konflikte im Nahen Osten eskaliert sind.

Das in den Jahren 1906/08 gebaute sowie laufend modernisierte Wasserkraftwerk Lütschental bildet nach wie vor das Rückgrat der Energieversorgung der Jungfraubahnen. Mit der geplanten alpinen Solaranlage (PV) auf Hintisberg wird zudem künftig fehlender Winterstrom produziert werden können. Dieses Projekt befindet sich zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses immer noch im langwierigen Bewilligungsprozess.

Damit die Energieversorgung sichergestellt ist, müssen Energieverbrauch und Produktion immer

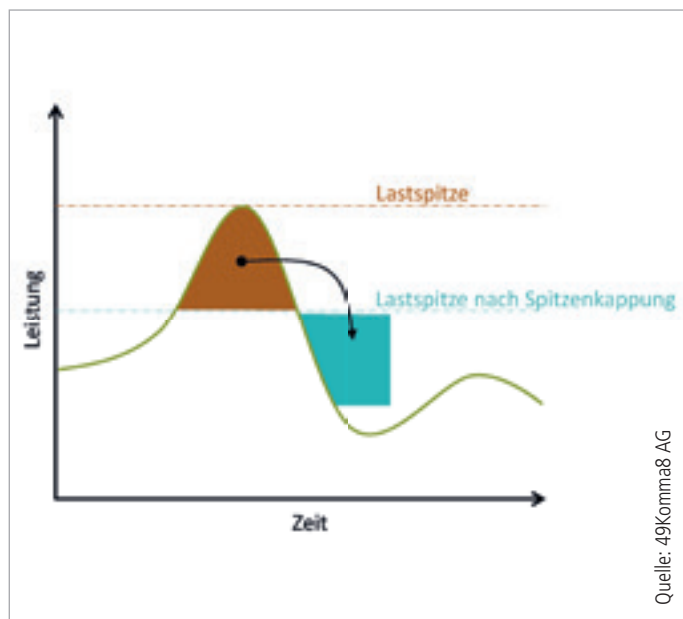
Die Beschaffung einer solchen Anlage kann viele Vorteile bringen.

im Gleichgewicht bleiben. Dies wird im überregionalen Verteilnetz mit Pumpspeicherkraftwerken, Speicherseen, variablen Verbrauchern, variabler Produktion und weiteren Lösungen sichergestellt. Durch die technischen Entwicklungen und Veränderungen am Markt rücken grosse Batteriespeicher zunehmend in den Fokus.

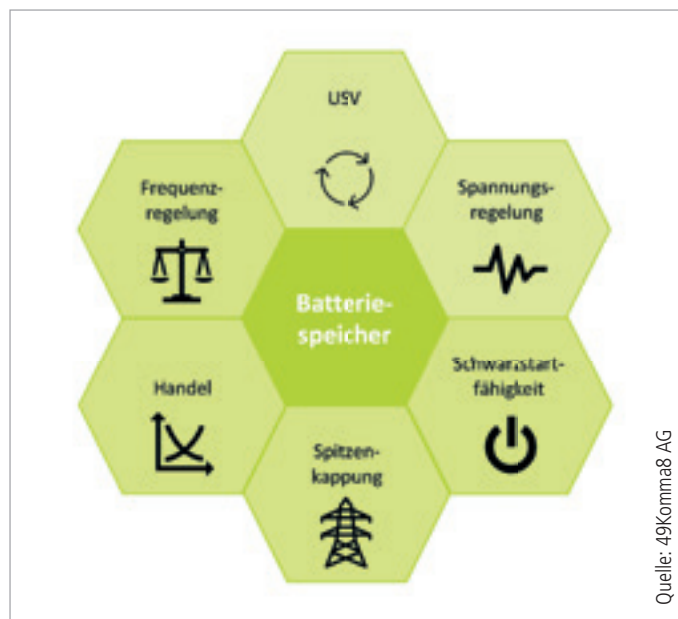
Viele Vorteile

Eine Grossbatterie kann den überschüssigen Sommerstrom allerdings nicht bis in den Winter speichern und ist daher nicht die Universallösung für die Energieversorgung der Jungfraubahnen. Dennoch kann die Beschaffung einer solchen Anlage viele Vorteile bringen und für unterschiedliche Zwecke eingesetzt werden. Zusammen mit der PV-Anlage Hintisberg und dem Wasserkraftwerk Lütschental können besonders im Winterhalbjahr Verbrauch und Produktion mit der Grossbatterie besser ausgeglichen werden.

Überschüssig produzierter Strom kann beispielsweise tagsüber in der Grossbatterie zwischengespeichert und nachts für die Beschneuerung genutzt werden. Oder der Strom wird an einem



Die Grafik zeigt den Anwendungsfall der Leistungsspitzenreduktion



Diese Grafik zeigt Anwendungsfälle von Grossbatterien

Tag mit wenig Sonne der Speicheranlage entnommen. Preisschwankungen am Energiehandel können mit diesem Einsatzszenario besser abgefedert werden.

Neues Angebot und neue Möglichkeiten

Mit der Anlage können innerhalb vom Energiemarkt sogenannte Systemdienstleistungen angeboten werden. Mittels Auktionen können Batterien und andere Speicher auf Abruf Energiemengen aufnehmen oder abgeben, um das Stromnetz im Gleichgewicht zu halten. Solche Abrufe geschehen in der Regel, wenn die übergeordneten Energiefahrpläne der Kraftwerke nicht stimmen oder eben der Verbrauch sich entgegen der Prognose ändert. Die Reduktion von Belastungsspitzen im eigenen Verteilnetz ist ein weiterer Anwendungsfall, welcher zur Kostenreduktion beitragen kann.

Bei einem überregionalen Stromausfall kann mit dem Batteriespeicher und dem Wasserkraftwerk sogar eine lokale Notstromversorgung aufgebaut werden.

Weil die Jungfraubahn AG Energiehändlerin, Grossverbraucherin und Netzbetreiberin in einem ist, kann die Grossbatterie schnell und flexibel den Bedürfnissen entsprechend eingesetzt werden. Neben den Jungfraubahnen dürften auch private Endkunden von der Anlage profitieren. Sei es durch den optimierten Energiehandel oder auch durch die Tatsache, dass ein lokales Notstromnetz aufgebaut werden kann.

Bei einem überregionalen Stromausfall kann mit dem Batteriespeicher und dem Wasserkraftwerk sogar eine lokale Notstromversorgung aufgebaut werden.

Abklärungen im Vorprojekt

Aktuell wird in einem Vorprojekt geprüft, wo eine solche Anlage gebaut werden kann. Es werden ca. 700–800 m² Grundfläche benötigt. Mögliche Standorte müssen mit schweren Maschinen und Materialien zugänglich sein, innerhalb einer konformen Zone liegen, nicht von allfälligen Naturgefahren betroffen sein. Logischerweise muss auch die Anbindung an das bestehende Mittelspannungsverteilnetz möglich sein. Potenzielle Standorte werden deshalb zwischen Lauterbrunnen, Zweilütschinen, Lütschental und Grindelwald zu liegen kommen. Kernstück der Grossbatterien sind Wechselrichter, welche den gespeicherten Gleichstrom in Wechselstrom umwandeln können, sowie eine Vielzahl von Batterien, welche in vorfabrizierten Containern stehen.

Ab der PV-Anlage Hintisberg oder dem Wasserkraftwerk Lütschental würde es je ca. drei volle Stunden dauern, bis der Grossspeicher gefüllt ist. Nach aktuellem Stand wird mit Projektkosten von rund 10 Millionen Franken gerechnet und bei den Batterien mit einer Betriebsdauer zwischen 10 und 15 Jahren. Die Lebensdauer der Batterien ist insbesondere von der Anzahl Lade- und Entladezyklen abhängig. Bei der Batterietechnologie dürfte es in den kommenden Jahren weitere Fortschritte geben, so dass nächste Generationen auf demselben Platz mehr Energie aufnehmen können und langlebiger sein werden.

Nächste Etappen

In den nächsten Projektschritten werden die technische Machbarkeit genauer geprüft, die Wirtschaftlichkeit berechnet und ein Standort definiert. Umweltaspekte, Brandschutz, Abwärme sind einige Stichworte, welche in der Machbarkeit ebenfalls angeschaut werden. Hier wird es im Besonderen darum gehen, eine für uns nachhaltige und sichere Technologie zu evaluieren. Die Fortschritte in der Technik sind in diesen Jahren sehr gross.

Im Idealfall kann bis Ende 2026 ein Gesuch um Plangenehmigung eingereicht werden, so dass eine Inbetriebnahme bis 2028 möglich ist.

Text: Nils von Allmen

Zukunft der Berner Oberland-Bahn

Mit dem Ausbau der Berner Oberland-Bahn zur ersten S-Bahn der Alpen mit Viertelstundentakt wird der öffentliche Verkehr noch mehr gefördert und die Lüttschinentäler werden vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Dafür wird in eine einheitliche Flotte von 15 modernen Niederflurzügen investiert und es werden Anpassungen an Stationen und Kreuzungsstellen vorgenommen.



Im Herbst 2025 wurde bei der Haltestelle Lüttschental eine Gleichrichteranlage gebaut

Damit die Berner Oberland-Bahn (BOB) zur ersten S-Bahn der Alpen werden kann, läuft die Umsetzung verschiedener Projekte im Bereich Rollmaterial und Infrastrukturanlagen. Schon seit 2023 fahren an Spitzentagen stündlich Zusatzzüge. Seit der Wintersaison 2025/2026 sind diese auch im Fahrplan abgebildet und verkehren dank des neuen Rollmaterials halbstündlich. All dies sind wichtige Massnahmen, um die Lüttschinentäler noch stärker vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Modernisierung der Rollmaterialflotte

Zur Umsetzung der Vision gehört die Modernisierung und Erweiterung der Rollmaterialflotte. Die Berner Oberland-Bahn hat in mehreren

Zur Umsetzung der Vision gehört die Modernisierung der Rollmaterialflotte.

Etappen insgesamt 15 neue Fahrzeuge vom Typ ABeh 4/8 bestellt. Die zehn Fahrzeuge der ersten Tranche werden bis Sommer 2026 in Betrieb genommen. Sie werden zur Produktion der Zusatzzüge eingesetzt und dienen der Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit. Die zweite Tranche von fünf Fahrzeugen wird 2027/2028

ausgeliefert und ersetzt älteres Rollmaterial aus den Nullerjahren.

Die BOB wird somit künftig ausschliesslich mit modernem Rollmaterial mit Niederflureinstiegen ausgestattet sein. Die neuen Niederflurfahrzeuge bieten 140 Sitzplätze und sind beidseits der Einstiege mit grossen Multifunktionsabteilen für Skier, Snowboards, Kinderwagen und Gepäck ausgerüstet. Die breiten Niederflureinstiege mit den grosszügigen Flächen im Eingangsbereich ermöglichen einen raschen Ein- und Ausstieg.

Umsetzung Infrastrukturprojekte

Seit Dezember 2023 ist die Haltestelle Matten mit dem Park+Ride in Betrieb. Auf dem P+R konnte die Auslastung von Jahr zu Jahr, auch

dank des zusätzlichen Rollmaterials, deutlich verbessert werden.

Damit der Viertelstundentakt umgesetzt werden kann, müssen in den nächsten Jahren noch weitere Projekte entlang der Strecke ausgeführt werden.

2026/2027 soll bei der Station Schwendi die Anpassung der Perronanlage mit einem Hauptperron ausserhalb des Bahnübergangs und die Verlängerung der Doppelspur in der Schluecht erfolgen. Die Plangenehmigung ist eingetroffen. Wegen einer Beschwerde verzögert sich die für den Juli 2026 vorgesehene Ausführung um mindestens ein Jahr.

2028/2029 wird die Station Burglauenen mit einer verlängerten Kreuzungsstelle und einer Strassenunterführung umgebaut, um den Bahnübergang auf der Kantonsstrasse aufzuheben. Das Projekt wurde Anfang 2026 zum zweiten Mal aufgelegt. Aktuell werden durch das Bundesamt für Verkehr die Amts- und Fachberichte eingeholt und es erfolgen punktuelle Nachlieferungen zum Dossier des Plangenehmigungsverfahrens.

2029/2030 steht die Trassesanierung Grindelwald Terminal – Grindelwald an. Dabei wird eine Gleisentwässerung eingebaut, um den wiederkehrenden Gleisverwerfungen entgegenzuwirken. Zudem erfolgt eine Sanierung der Kunstbauten mit Vergrösserung der Kurvenradien, um die Lärmemissionen zu reduzieren. Die Auflage ist im Jahr 2025 erfolgt, aktuell finden Einsprachenverhandlungen mit Anstössern statt.

2030/2031 stehen der Ersatz und die Verlängerung der Doppelspur Lüttschental und die Anpassung

Die breiten Niederflureinstiege mit den grosszügigen Flächen im Eingangsbereich ermöglichen einen raschen Ein- und Ausstieg.

sung der Station Lüttschental an. Die Planungsarbeiten wurden im Frühjahr 2026 gestartet.

Die Ausführungen der Infrastrukturprojekte erfolgen unter Betrieb. Für die Ausführungen sind verschiedene Streckensperren geplant.

Erfolgen alle Bauarbeiten wie geplant, wird die BOB ab 2031 als erste S-Bahn der Alpen unter-

wegs sein und so einerseits eine wichtige Zubringerfunktion für die erneuerte Firstbahn ab dem Bahnhof Grindelwald erfüllen und andererseits die Anbindung des ÖV für die Bevölkerung in Lauterbrunnen und Grindelwald weiter stärken.

Bahnstromversorgung wird optimiert

Um die Bahnstromversorgung für den aktuellen und zukünftigen Fahrplan zu verstärken, wurden bis Ende 2025 zwei neue Gleichrichteranlagen in Lüttschental und Schwendi in Betrieb genommen. Eine weitere Gleichrichteranlage ist zwischen Wilderswil und Zweilütschinen geplant.

Terminplan

Der nachfolgende Terminplan zeigt die Abfolge der verschiedenen Projekte. Nicht berücksichtigt sind allfällige Verzögerungen in der Plangenehmigung oder infolge Einsprachen / Beschwerden.

Text: Dominik Liener



Terminplan Infrastrukturprojekte – Verzögerungen nicht berücksichtigt



Innenansicht erste Klasse



Innenansicht Multifunktionszone

Virtuelle Bilanzmedienkonferenz und Information der Mitarbeitenden

Am 31. März 2026 haben sowohl die Bilanzmedienkonferenz als auch die Präsentation der Geschäftszahlen der Jungfraubahn-Gruppe für die Mitarbeitenden in virtueller Form stattgefunden.

Am Vormittag um 9 Uhr konnten Medien, Analystinnen und Analysten sowie Investorinnen und Investoren via Livestream an der Bilanzmedienkonferenz teilnehmen. In englischer Sprache präsentierten CEO Oliver Hammel und Christoph Seiler, Leiter Finanzen, den Teilnehmenden das gute Konzernergebnis der Jungfraubahn-Gruppe. Mit 78,2 Millionen Franken verzeichnet sie für das Geschäftsjahr 2025 den

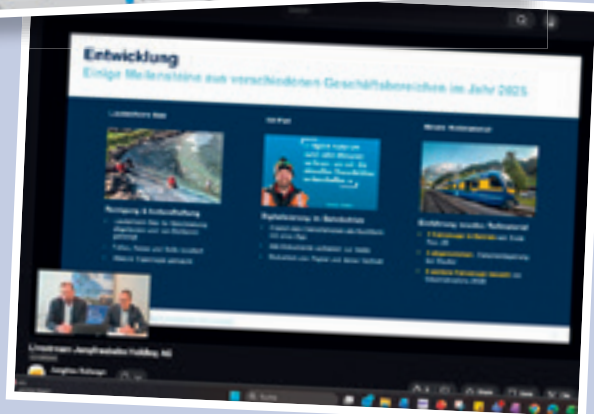
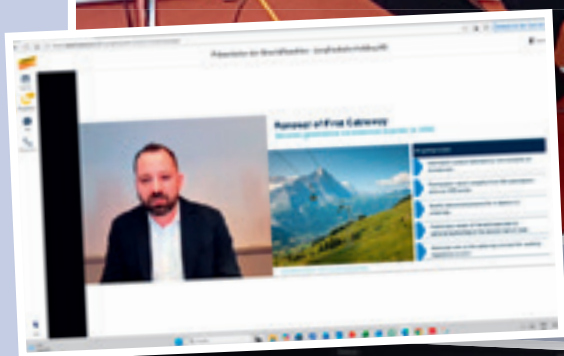
zweithöchsten Konzerngewinn in der Unternehmensgeschichte. In der anschliessenden Frageunde beantworteten die Referenten Fragen aus dem Online-Chat oder der Teilnehmenden am Telefon.

Nach der Präsentation gaben die Referenten diverse Interviews für Radio, Print- und Online-medien, aber auch fürs Schweizer Radio und Fernsehen sowie für TeleBärn.

Livestream für die Mitarbeitenden

Am Nachmittag um 16 Uhr folgte der Livestream für die Information der Mitarbeitenden. Bis zu 185 Mitarbeitende verfolgten die Ausführungen von Oliver Hammel und Christoph Seiler zu den Geschäftszahlen auf ihrem Computer oder Smartphone.

Text: Redaktion



Podiumsdiskussion über die Erneuerung der Firstbahn

160 Personen haben am Freitag, 8. Mai 2026, im Kongresssaal Grindelwald einer Podiumsdiskussion über die Erneuerung der Firstbahn beigewohnt. Dabei erntete Jungfraubahnen-CEO Oliver Hammel einige Male Szenenapplaus.

Auf dem Podium intensiv und teilweise kontrovers diskutiert haben Patrick Jordi, Präsident IG pro Grindelwald Dorf, Oliver Hammel, CEO Jungfraubahnen, Dres Studer, alt-Gemeindepräsident Grindelwald, Peter Füglistaler, ehemaliger Direktor des Bundesamtes für Verkehr und Lars Michel, Hotel Fiescherblick (im Bild v.r.n.l.). Radio-Moderatorin Sonja Hasler leitete das Podium.

Während der Debatte gab es einige Male spontanen Szenenapplaus für Oliver Hammel, unter anderem, als er anmerkte, dass manchmal bei zu viel Emotionen die Logik verloren gehen kann. Zudem wurden die Beweggründe von Patrick Jordi, gerade auch im Zusammenhang mit dem Namen seiner IG, von einigen Anwesenden im Publikum in Frage gestellt. Jordi sagte klar, dass



er gegen das Projekt bis vor Bundesgericht ziehen werde, auch wenn es allenfalls bei der voraussichtlich 2027 stattfindenden Gemeindeabstimmung zur Überbauungsordnung ein Ja für das Projekt geben sollte. Bei der anschliessenden

Während der Debatte gab es einige Male spontanen Szenenapplaus für Oliver Hammel.

den Fragerunde mit dem Publikum zeigte sich erneut, dass eine Mehrheit der Anwesenden die Erneuerung der Firstbahn unterstützt.

Organisiert wurde die Veranstaltung von der IG Pro Grindelwald Dorf, die von Patrick Jordi ins Leben gerufen wurde. Er und seine Familie besitzen mehrere Ferienchalets in Grindelwald.

Text: Redaktion



(v.l.n.r.) Radio-Moderatorin Sonja Hasler; Lars Michel, Hotel Fiescherblick; Peter Füglistaler, ehemaliger Direktor des Bundesamtes für Verkehr; Dres Studer, alt-Gemeindepräsident Grindelwald; Oliver Hammel, CEO Jungfraubahnen und Patrick Jordi, Präsident IG pro Grindelwald Dorf

Grindelwald als neue SWISS Air Rail Destination

Seit dem 26. März 2026 ist Grindelwald neue SWISS Air Rail Destination. Internationale Fluggäste können von jeder SWISS-Destination ihre Reise direkt nach Grindelwald buchen. Sie erhalten alle Reisedokumente und Tickets direkt mit einer Buchung, was die Reise in die Jungfrau

Region einfacher und bequemer macht. Zum Start der Zusammenarbeit zwischen SWISS, SBB und den Jungfrauabahn haben die Verantwortlichen im Terminal Grindelwald eine Sitzbank eingeweiht: Véronique Stephan, Leiterin Markt Personenverkehr bei der SBB, Remo Käser, Lei-

ter Marketing und Verkauf Jungfrauabahn, und Heike Birlenbach, Chief Customer Officer von SWISS (v.l.n.r.). Die Bank steht nun beim Bahnhof Grindelwald und lädt dazu ein, einen Moment zu verweilen.

Text: Redaktion



SWISS Air Rail Streckennetz



Einweihung Sitzbank durch SBB, Jungfrauabahn und SWISS (siehe Text oben)

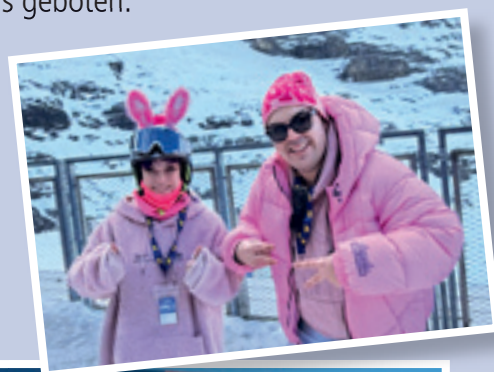
Schweizer Influencer Steve Merson

Ein gemeinsames Erlebnis in der hochalpinen Bergwelt und der Jungfrau Ski Region: Das hat der Schweizer Influencer Steve Merson in diesem Frühjahr ausgewählten Fans geboten.

Anlässlich des Meilensteins von 500 000 Followerinnen und Follower organisierte das Social Media Team der Jungfrauabahn zusammen mit Steve Merson im März 2026 einen Ausflug auf das Jungfraujoch und in die Jungfrau Ski Region. Nebst dem persönlichen Treffen mit ihrem Idol gab es für die ausgewählten Fans

unter anderem eine geführte Tour auf dem Jungfraujoch sowie gemeinsames Skifahren. Begleitet wurde die Veranstaltung von kulinarischen Highlights der Jungfrau Gastronomie unter dem Gourmalpin-Brand.

Text: Redaktion



Generalversammlungen der JBH AG und der BOB AG

Die Generalversammlungen der Jungfraubahn Holding AG (JBH AG) und der Berner Oberland-Bahnen AG (BOB AG) sind auch dieses Jahr auf grosses Interesse gestossen.

1381 Aktionärinnen und Aktionäre fanden sich am Montag, 11. Mai 2026, im Congress Kursaal Interlaken ein, 55 Aktionärinnen und Aktionäre am Mittwoch, 27. Mai 2026, im Kongresssaal in Grindelwald.

Für Oliver Hammel war es die erste Generalversammlung als CEO der Jungfraubahn-Gruppe. Er, Christoph Seiler, Leiter Finanzen, sowie Verwaltungsratspräsident Heinz Karrer blickten auf das erfolgreiche Jahresergebnis 2025 zurück, mit dem zweithöchsten Gewinn in der Geschichte des Unternehmens. Einige Filme, wie das Video der Employer-Branding-Kampagne Eiger, Mönch und DU sowie jenes mit den Pis-

tenbully-Fahrern lockerten die Atmosphäre auf. Nach dem Ausblick folgten diverse Traktanden, denen durchwegs zugestimmt wurde, und im Anschluss an den offiziellen Teil waren die Anwesenden zum Zvieri eingeladen.

Bei der Generalversammlung der Berner Oberland Bahnen AG in Grindelwald waren 55 Aktionärinnen und Aktionäre anwesend. Nebst Oliver

Hammel und Christoph Seiler führte Verwaltungsratspräsident David Beeler mit Humor und Verve durch den Anlass. Auch hier wurde zuletzt allen Traktanden zugestimmt. So wurde auch die frühere Berner Regierungsrätin, Christine Häsler, als neue BOB-Verwaltungsrätin gewählt.

Text: Redaktion



Verwaltungsratspräsident Heinz Karrer an der GV der JBH AG



GV der JBH AG in Interlaken



GV BOB AG mit Verwaltungsratspräsident David Beeler am Rednerpult



Christine Häsler erhält Eigerspitzli zur Wahl

Rund 700 Mitarbeitende feiern gemeinsam in Grindelwald

Was die Jungfraubahnen täglich verbindet, hat sich am diesjährigen Mitarbeitendenanlass einmal mehr gezeigt: Teamgeist, Leidenschaft und der Zusammenhalt über alle Bereiche hinweg – ganz nach dem Motto «Eiger, Mönch & WIR».

Am 28. Mai 2026 kamen rund 700 Mitarbeitende aus dem gesamten Unternehmen im Sportzentrum Grindelwald zusammen. Bei regionalen Spezialitäten der Dorfmetzger Grindelwald, der Molkerei Gertsch und der Grindelwald Bakery sowie bei Spielen wie Tischfussball, Darts und Mega Jenga bot sich die Gelegenheit, neue Kontakte zu knüpfen und bestehende zu pfle-

gen. Für die passende Stimmung sorgte DJ Sir Driver.

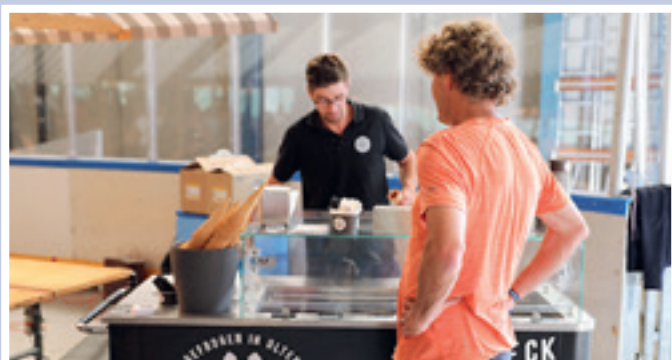
Bei regionalen Köstlichkeiten, guter Musik und vielen Gesprächen wurde gelacht, angestossen und abteilungsübergreifend der Austausch gepflegt. Gleichzeitig bot der Anlass die Gelegenheit, auf das vergangene Jahr zurückzublicken

und das zu feiern, was die Jungfraubahnen ausmacht.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die dabei waren und diesen Abend zu etwas Besonderem gemacht haben. Die schönsten Impressionen sind in der folgenden Bildergalerie festgehalten.

Text: Alina Krieg





«Wer hier arbeitet, der sollte ein Flair für Zahlen haben.»

Andrea Ogi ist Teamleiterin HR-Service Center der Jungfraubahnen. Darunter können sich die wenigsten etwas vorstellen. Dabei fängt der Kontakt mit dem HR-Service Center bei der Einstellung an und hört nach dem Austritt auf.

«Wir arbeiten im Hintergrund, aber jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter hat mit uns zu tun», zeigt Andrea Ogi im Gespräch auf. Beim Eintritt stellen die Mitarbeitenden des HR-Service Centers zum Beispiel die Verträge aus, erstellen und pflegen die Personaldossiers und beim Austritt die Zeugnisse und berechnen die Feriensaldi. «Wer hier arbeitet, der sollte analytisch denken können und ein Flair für Zahlen haben», ergänzt Andrea Ogi. «Denn wichtige Arbeiten sind auch das Erstellen von diversen Statistiken, die Abrechnungen rund um die Fahrvergünstigungen für das Personal und natürlich die monatlichen Löhne.»

Wenn Anfang Monat das Trapeze schliesst, dann hat Andrea Ogi alle Hände voll zu tun mit der Bearbeitung von Austritten und dem Einpflegen der Stunden für das Erstellen der Löhne der Mitarbeitenden im Stundelohn. Aber auch wenn der Beschäftigungsgrad ändert, Krankentaggeld ausbezahlt werden muss oder jemand einen unbezahlten Urlaub bezieht, dann braucht es besondere Aufmerksamkeit. «Damit es keine Fehler gibt, wird jeder Lohn vor der Auszahlung



Andrea Ogi an ihrem Arbeitsplatz in der Direktion in Interlaken

von einer zweiten Person überprüft», erklärt die Payroll-Expertin. «Insbesondere bei Mutationen oder variablen Posten wie zum Beispiel der Auszahlung von Zulagen wie Mittagsentschädigung oder Sonntagszulagen ist es sicher gut, wenn die Mitarbeitenden die monatliche Lohnabrechnung überprüfen.»

Abwechslungsreiche Arbeit

Andrea Ogi ist seit August 2019 bei den Jungfraubahnen: «Weil ich wieder im Tourismus und in der Region arbeiten wollte.» Die 45-Jährige hat ursprünglich die Handelsschule mit KV-Abschluss absolviert und ist danach im Einkauf gelandet. In dieser Funktion hat sie sich zur Einkaufsfachfrau weitergebildet. Danach folgten ein Abstecher ins Engadin und der Einstieg ins HR. Sie erhielt eine Jahresstelle in einem Hotel im Engadin in den Finanzen und im HR. «Mir hat die Arbeit im HR gefallen, deshalb bin ich sechs Jahre geblieben und habe mich zur Personalassistentin weitergebildet.» Nach ein paar Jahren in der HR-Planung des Schweizerischen Roten Kreuzes in Bern folgte der Wechsel zu

den Jungfraubahnen, wo sie später auch eine Weiterbildung zur Payroll-Expertin absolvierte: «Was mir hier gefällt, ist die Abwechslung und die Zusammenarbeit im Team.»

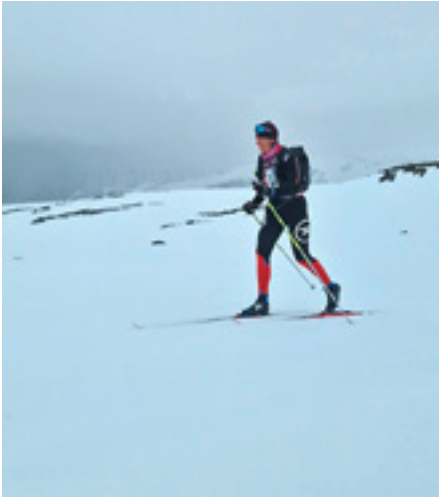
Präsidentin des Skiclubs Kandersteg

Wer Ogi heisst und in Kandersteg aufwächst, der hat das Bergsteigen und Langlaufen in die Wiege gelegt bekommen. Das ist bei Andrea Ogi nicht anders. Langlauf und Sport waren wichtig in der Familie: «Mein Vater hat auch an Langlaufrennen teilgenommen und war zudem Bergführer. Mit ihm war ich im Sommer viel auf Hochtouren und im Winter auf Skitouren.»

Seit acht Jahren arbeitet Andrea Ogi im Skiclub Kandersteg mit und seit vier Jahren amtiert sie als dessen Präsidentin: «Der Skiclub Kandersteg wurde 1904 gegründet und gehört zu den ältesten Skiclubs der Schweiz. Er umfasst neben einer Sparte Alpin und Langlauf auch Skisprung und nordische Kombination.» Der Club hat eine aktive Jugendorganisation in allen Sparten und veranstaltet jedes Jahr unter anderem ein Club-



Selfie auf der Loipe in Lappland



Andera Ogi beim Langlaufrennen ...



... sowie bei einer Skitour in Island und ...



... auf dem Gipfel des Sidelhorns

rennen, die Nordic Days mit Volkslauf, mehrere nationale Skisprüngevents, die Cross-Country-Events und das legendäre Fründengletscher. «Das findet heuer schon zum achtzigsten Mal statt und ist ein Highlight für mich», so die sichtlich stolze Präsidentin.

Im OK vieler verschiedener Events

Vom 2. bis 4. Januar 2026 organisierte der Skiclub das Kandersteger Nordic Festival mit rund 500 Teilnehmenden und 200 Helferinnen und Helfern. Das Nachwuchs-Wintersportevent umfasste Wettkämpfe und niederschwellige Mitmachangebote in allen nordischen Sparten wie Langlauf, Skispringen, nordische Kombination und Biathlon. «Weil wir Sprungschanzen haben, die Sommer- und Winterbetrieb zulassen, sind wir die einzige Ortschaft in der Schweiz, die all diese Sportarten anbieten kann», erklärt Andrea Ogi, die meist in den Organisationsko-

Andrea Ogi ist seit vier Jahren Präsidentin des Skiclubs Kandersteg.

mitees aller Events vertreten ist und auch noch selbst anpackt: «Ich koordine Helfereinsätze, bin Speakerin oder betreue Ehrengäste.»

Ein sportliches Organisationstalent

Zudem interessiert sich Andrea Ogi für Architektur: «Wann immer ich mit meinem Partner auf Reisen bin, schaue ich mir die Architektur der fremden Länder und Städte an.» Wenn sich die

Gelegenheit ergibt und die Zeit reicht, dann legt sie auch zu Hause Hand an: «Mein Know-how dafür kommt von den Umbausendungen, die ich mir gerne anschau.»

Wer all diese ehrenamtlichen Engagements und Interessen neben einem Vollpensum unter einen Hut bringt, der muss mit Feuer dabei sein und ein Organisationstalent haben. Und reicht es auch noch für Sport? «Ja, ja, ich bin oft unterwegs», bejaht Andrea Ogi, die im Sommer Bergtouren und im Winter Skitouren absolviert und schon an einigen Langlaufrennen im In- und Ausland teilgenommen hat. Gerade im April hat sie das 70 Kilometer Klassisch-Rennen Ylläs-Levi in Lappland erfolgreich absolviert: «Das galt als Vorbereitung für den Vasalauf mit 90 Kilometern, den ich mir für nächste Saison als Ziel vorgenommen habe.»

Text: Annette Fuhrer



Aufstieg und Gipfelfoto bei der Bergtour auf die Blümlisalp

Von Slavonski Brod als Junior Chef de Service aufs Jungfrauoch

Kurz bevor diese Bähndler-Rövu in den Druck ging, hat Kresimir Kolundzic seine Ausbildung zum Restaurantangestellten EBA (mit eidgenössischem Berufsattest) erfolgreich mit der Gesamtnote 5,2 abgeschlossen. Für den 31-jährigen Kroaten ein wichtiger Schritt, um sich noch besser in die Schweizer Arbeitswelt zu integrieren. Am meisten gefällt ihm bei seinem Job als Junior Chef de Service auf dem Jungfrauoch der Kontakt zu den Gästen.

«Ich habe mit diesem Job etwas gefunden, was mir gefällt – mit dem Gästekontakt, einem tollen Team und der schönen Umgebung», so erklärt es Kresimir Kolundzic mit einem Lächeln. Und effektiv: Wer ihn live auf dem Jungfrauoch erlebt, stellt sofort fest, dass da jemand arbeitet, der das mit Freude und viel Engagement tut. Da und dort ergibt sich ein kurzes Gespräch mit Gästen, holt er für die Kinder am Tisch einige Malbücher oder kümmert sich um den nächsten Service. Es sei der ganze Prozess in einem Gastronomiebetrieb, der ihm gefalle, auch wenn es gerade in dieser Höhe eine strenge Arbeit sei.

Verkürzte Ausbildung möglich

Nachdem er bereits mehrere Jahre in Österreich und nun in der Schweiz bei der Jungfrau Gastronomie AG im Service gearbeitet hatte, konnte Kresimir Kolundzic eine einjährige und damit verkürzte Ausbildung zum Restaurantangestellten mit eidgenössischem Berufsattest (EBA) absolvieren, die er mit der Gesamtnote von 5,2 abgeschlossen hat. «Mir kam zugute, dass ich vorgängig bereits den Progresso-Lehrgang absolviert hatte», erklärt Kresimir Kolundzic im Gespräch. Damit fördert der Branchenverband Mitarbeitende, welche schon länger in der Gastronomie arbeiten, jedoch über keine abgeschlossene Ausbildung in der Branche verfügten. Das traf beim 31-Jährigen zu, der 2022 in die Schweiz kam. Das Berner Oberland kannte er da bereits, wohnt doch seine ältere Schwester schon rund 20 Jahre in Thun. Sie war es denn

auch, die ihn auf die offene Stelle in der Gastronomie auf dem Jungfrauoch aufmerksam gemacht hat. «Ich kannte das Jungfrauoch noch nicht, aber sie war schon einmal oben mit meiner Nichte und hat gesagt, das wäre doch etwas für mich», erzählt er schmunzelnd. Inzwischen arbeitet er bereits das vierte Jahr auf dem «Top of Europe».

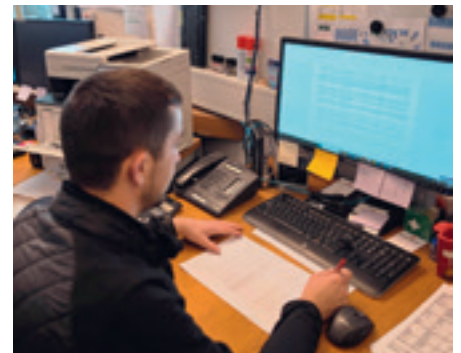
Früher Start in den Tag

Seinen Arbeitstag startet Kresimir Kolundzic um 5.30 Uhr in Interlaken mit einem Kaffee. «Dann gehe ich gerne die Viertelstunde zu Fuss von meinem Wohnort in der Nähe von Interlaken West nach Interlaken Ost und dort dann auf die BOB, begleitet von Musik über meine Kopfhörer.» Ab dem Grindelwald Terminal geht es mit dem Eiger Express und dann dem Personalzug der Jungfrauobahn hoch zum Jungfrauoch. Die Zeit, bevor die ersten Gäste eintreffen, nutzt er dann zur Vorbereitung auf den Tag sowie die Vorbereitung und Einteilung des nächsten Tages.

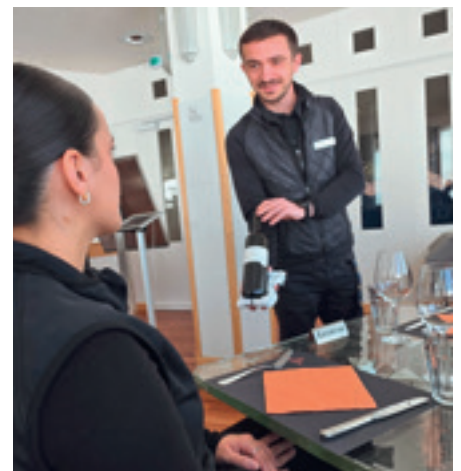
«Wir müssen immer flexibel bleiben und manchmal auch schauen, wer wo unterstützen kann, wenn zum Beispiel jemand ausfällt», sagt Kresimir Kolundzic. Ist er für das Gruppenrestaurant Eiger verantwortlich, begrüsst er die Gruppen jeweils in der Eingangshalle des Jungfrauochs und weist sie an die richtigen Orte fürs Mittagessen. Bleibt etwas Zeit, hilft er bei der Pikantus Lounge oder im Restaurant Bollywood aus. Sind die letzten Gäste verpflegt, so kurz nach 15.00 Uhr, wird aufgeräumt und bereits wieder alles für den nächsten Tag vorbereitet. Im Sommer sind die Arbeitstage lang, da bleibt nicht gross Zeit für Hobbys. Im Winter, mit den kürzeren Betriebszeiten, reicht es für zwei Mal Sport in der Woche.

Wandern, Skifahren und kroatischen Pop im Ohr

Der gelernte Logistiker ist in Kroatien, in der Stadt Slavonski Brod, aufgewachsen mit drei älteren Schwestern, den Eltern und der Grossmutter.



Bei Administrationsarbeiten



Kresimir Kolundzic beim Service im Restaurant Crystal

Durch die älteste Schwester lernte er bei Besuchen die Schweiz besser kennen. Inzwischen geniesst er die Berge rund um Thun und in der Jungfrau Region. «Ich gehe gerne wandern, von der Schynigen Platte übers Faulhorn auf die First oder leichter vom Männlichen zur Kleinen Scheidegg», erzählt Kresimir Kolundzic. Auch Skifahren hat er gelernt, «das war 2023 in einem Skikurs auf der Kleinen Scheidegg mit der Skischule Wengen». Und wenn er sich am Morgen früh wieder auf den Weg nach Interlaken Ost macht, tönt in seinen Ohren meist kroatische Popmusik, mit Blick auf die Jungfrau oder zum Harder.

Text: Kathrin Naegeli



Skifahren First

Vo Bärig bis Tal

FYRABE-TALK

Teamleiter
Gondelbahn GIGI ~~~

SAMUEL



ARINA



Küchenchefin
Eigergletscher

ZWEI MITARBEITENDE

12 FRAGEN

EHRLICHE ANTWORTEN

Einer halben Tafel Schweizer Milchsokolade.

Abwechslungsreich, interessant, erfüllend

Unsere neuen Bahnanlagen und die Zusammen-
arbeit mit den Kollegen.

Mindestens einen Blick in den Trapeze Monatsplaner.

Das suche ich noch.

Ich habe keine Playlist auf dem Handy, deshalb läuft
das Autoradio oder das Zwitschern der Vögel.

Ich war noch nie in einem Flugzeug und meine
längsten Auswärtsferien dauerten vier Tage.

Flexibilität, wir sind ein super Team.

In der Natur und bei den Tieren.

Tierarzt

Ich hätte gerne drei Wünsche wie Aschenbrödel,
habe aber keinen Zweig mit den drei Nüssen.

Das Kraftwerk Lütschental



01

Ein guter
Arbeitstag
beginnt mit

Mein Job in
drei Worten

02



03

Das motiviert
mich

Ohne das
komme ich
nicht durch
den Tag

04



05

Mein
verstecktes
Talent

Mein
Soundtrack für
den
Arbeitsweg

06



07

Was viele
nicht über
mich wissen

Das schätze
ich an meinem
Team

08



09

So tanke ich
Energie

Mein
Traumberuf
als Kind

10



11

Wenn ich
einen Wunsch
frei hätte

Ich nominiere
für die nächste
Ausgabe

12



Definitiv mit einem Kaffee ...
um ehrlich zu sein, mehr Milch als Kaffee.

Interaktiv, kreativ und tatsächlich kommunikativ

Wenn es den Gästen schmeckt, die vielen tollen
Personen, mit denen ich zusammenarbeiten darf,
und natürlich der Ausblick mit dem Fuchs und
den Steinböcken direkt vor dem Fenster.

Noch mehr Kaffee natürlich, einen kleinen Snack
und eine gute Portion Humor.

Ich kann tatsächlich Klavier spielen, seit ich
4 Jahre alt bin – ich denke, das zählt.

Das hängt sehr von der Stimmung ab ... einmal
querbeet alles. Die 90er-Hits gehen aber immer.
Hauptsache, es bringt gute Laune.

Ich probiere immer gerne neue Hobbys aus,
besonders kreative Tätigkeiten. Behaupte jedoch nicht,
dass sich das immer sehen lassen könnte.

Dass man auch mal miteinander lachen kann,
aber auch Gas gibt, ohne zu jammern, und es
gemeinsam als Team durchzieht.

Mit gutem Essen, einem Spaziergang mit meinen
Hunden und etwas Me-Time ohne Handy.

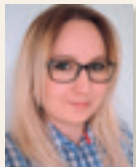
Brötchenverkäuferin oder Pilotin – am besten
gleich beides.

Wünsche soll man ja bekanntlich nicht verraten ...
Ich würde mir jedoch etwas zugunsten des
Tierschutzes wünschen, so viel verrate ich.

Ich nominiere den Sanitätsdienst Jungfrauoch.
Ich bin gespannt auf eure Antworten.

Jubiläen

10 DIENSTJAHRE



Yvonne Rösner

Jahrgang: 1991
Heutige Tätigkeit: Lokführerin BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.2016
Zugbegleiterin
Hobbies: Wandern, Nähen, Kochen



Stefan Fuchs

Jahrgang: 1991
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Parkhaus
Lauterbrunnen
Eintritt in unsere Gruppe: 01.04.2016 Mit-
arbeiter Parkhaus Lauterbrunnen
Hobbies: Wandern, Natur, Schottland, Uhu
(um ds Huus um)



Carine Millaard

Jahrgang: 1983
Heutige Tätigkeit: Zugbegleiterin Zentraler
Zugdienst
Eintritt in unsere Gruppe: 22.04.2016
Kabinenbegleiterin / Kasse HB
Hobbies: Unsere Jungs, Tennis, Velofahren,
Ski- und Snowboardfahren, Wandern,
Joggen, Camper



Remo Käser

Jahrgang: 1983
Heutige Tätigkeit: Leiter Marketing JBM
Eintritt in unsere Gruppe: 01.01.2026
Leiter Sales
Hobbies: Skifahren und Biken



Flavio Tami

Jahrgang: 1996
Heutige Tätigkeit: Leiter Verkaufsstelle
Terminal
Eintritt in unsere Gruppe: 01.08.2013
KV öV
Hobbies: Skifahren, Joggen, Wandern,
Squash



Pierangelo Zanni

Jahrgang: 1970
Heutige Tätigkeit: Leiter technischer Unter-
halt BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.02.2006
Handwerker ZfW
Hobbies: Sport, Familie, Ferien



Susanna Abegglen

Jahrgang: 1965
Heutige Tätigkeit: Bahnreiseverkäuferin /
Kundenlenkerin
Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.1991
Saison-Kondukteuse
Hobbies: Reisen (am liebsten mit dem
Camper durch Neuseeland, Australien und
Kanada)

20 DIENSTJAHRE



Dieter Roost

Jahrgang: 1972
Heutige Tätigkeit: Lokführer BOB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.01.2006
Fahrzeugdokumentation WAB
Hobbies: Familie, Auto



Alexandra Buehler

Jahrgang: 1969
Heutige Tätigkeit: Lokführerin Grund JB
& WAB
Eintritt in unsere Gruppe: 03.05.2006
Wagenführerin WAB
Hobbies: Skisport, Kitesurfen, Reisen



Hans Steffen

Jahrgang: 1974
Heutige Tätigkeit: Mitarbeiter Freizeit-
betrieb WAB
Eintritt in unsere Gruppe: 08.05.2006
Aushilfe Pistenräumung
Hobbies: Meche, Holzen

25 DIENSTJAHRE



Toni Ruediger Eilert

Jahrgang: 1960
Heutige Tätigkeit: Stv. Standortleiter
Jungfrauoch
Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.2001 Elek-
tromonteur / Allrounder TU Jungfrauoch
Hobbies: Freundschaften pflegen, Töff
fahren, Reisen



Thomas Jenzer

Jahrgang: 1967
Heutige Tätigkeit: Betriebsdisponent poly-
valent Bahnhof Wengen
Eintritt in unsere Gruppe: 14.02.2001
Betriebsdisponent polyvalent
Hobbies: Holzen, Wandern, Reisen in der
Schweiz, Musik hören, Werkeln am und
im Haus



Thomas Keller

Jahrgang: 1972
Heutige Tätigkeit: Gleishandwerker BOB
Zweilütschinen
Eintritt in unsere Gruppe: 15.04.1991
Gleishandwerker WAB Grund
Hobbies: Garten, Familie, Tiere



Philippe Kipfer

Jahrgang: 1969
Heutige Tätigkeit: Bahnreiseverkäufer /
Kundenlenker
Eintritt in unsere Gruppe: 15.04.1991
Kondukteur
Hobbies: Lesen, Kochen und Reisen



Hermann Meyer

Jahrgang: 1965
Heutige Tätigkeit: Lokführer Instand-
haltung JB
Eintritt in unsere Gruppe: 01.01.1991 Lok-
führer-Anwärter JB
Hobbies: Skifahren, Trychlen, Trachten-
gruppe, Landwirtschaft



40 DIENSTJAHRE

**Peter Wyss**

Jahrgang: 1964

Heutige Tätigkeit: Lokführer BOB

Eintritt in unsere Gruppe: 01.03.1986

Mechaniker BOB, Lokführer SPB

Hobbies: Diverse

**Markus Schwab**

Jahrgang: 1967

Heutige Tätigkeit: Kundenlenker Eiger Express

Eintritt in unsere Gruppe: 01.05.1986

Lehre als Bahnbetriebsdisponent

Hobbies: Steirische Harmonika, Modell-eisenbahn, Familie



The Wall Bar erstmals mit Sommerbetrieb

Erstmals ist The Wall Bar beim Eigergletscher für Gäste auch im Sommer geöffnet. Diese können es sich mit Speis und Trank an der Bar selbst oder auf der grossen Sonnenterrasse gemütlich machen und das wunderbare Panorama geniessen.

Die bei den Wintersportgästen beliebten Frites-Kombinationen sind auch eine ideale Stärkung im Sommer, zum Beispiel nach einem Besuch auf dem Jungfraujoch oder einer Wanderung dem Eiger Trail entlang.

Im Restaurant Eigergletscher können während der Sommermonate für Gruppen Reservationen vorgenommen werden und das Restaurant auf der Kleinen Scheidegg verwöhnt die Gäste wiederum mit seinem legendären Angebot wie Röstizza, Scheidegg-Burgern oder Süssem aus der Confiserie Eigergletscher. E Guete!

Text: Redaktion



Bewertungen

Online-Feedbacks

Jungfrauoch – Top of Europe

Amazing experience. Train ride half way there with spectacular views over the village. Then cable car to the top and WOW..... pictures do no justice.

Cesar aviles

★★★★★

Excellent experience. We took the train from Lauterbrunnen to the top of stunning views. The observatory, shopping and eating areas and ice palace are first class. Don't miss going here!!

Colette Stooft

★★★★★

This is definitely a once in a lifetime destination. It has to be visited. Incredible facilities and everything is very accessible.

Arshia Gratiot

★★★★★

A must experience for seeing the Swiss Alps truly - exquisite beauty - just a glorious experience!

Ernie J. Vanderwalt

Grindelwald First – Top of Adventure

The most unique and adventurous place I have ever been too. The first time but definitely not the last.

Aliaa Ezzat

★★★★★

Loved this. Gondola ride up the mountain. Amazing views took about 30 mins. Snow covered everywhere at the top. Did the cliff walk which was amazing. Views were fantastic.

Mo Whelan

★★★★★

No place like it, a bucket list location!

Satoru "San" Asato

★★★★★

Grindelwald First was absolutely breathtaking! The Cable car is a must-do — thrilling yet safe with stunning views. We also loved the range of adventure activities like skiing etc, which made it even more exciting. The restaurant at the top is fantastic — great food with unbeatable views. Truly an unforgettable experience!

Sonali Roy

★★★★★

It was such a long cable car ride (which was awesome) and the views were some of the best 've seen in my entire life!! I would 100% recommend this for anyone able to do it!!

Vikram Bala

Harder Kulm – Top of Interlaken

«Touristy? Yes.

Worth it? Also yes.

The ride up with the Harderbahn is quick, and once you reach Harder Kulm, the view hits instantly.

Interlaken, both lakes, and the surrounding mountains – all in one frame. It's one of those classic Swiss views that actually lives up to the hype.

There are also plenty of hiking options starting from the top, from short 30-40 minute walks to longer routes. The funny part: about 95% of visitors just go to the platform, take photos, and head back down. Walk five minutes further and you're suddenly in proper nature, almost alone.

It's not cheap, but for what you get, it's fair.

Conclusion: Touristy, yes – but still worth doing. Just don't stop at the platform.

Paul the Sheep

★★★★★

«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

★★★★★

Definitely the best view around.

Mila

WETTBEWERB

GEWINNERIN DES LETZTEN WETTBEWERBS:

Maximal 135 Personen kann die am 10. Juli 2026 eingeweihte neue Windenpendelbahn Lauterbrunnen-Grütschalp pro Fahrt transportieren.

Die zwei Wintersport-Tageskarten der Jungfrau Ski Region hat Silvia Rubi aus Iseltwald gewonnen.

DIE NEUE WETTBEWERBSFRAGE LAUTET:

Um wie viel Prozent ist die Auslastung des P+R Matten im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2024 gestiegen?

Schreiben Sie die Lösung auf eine Postkarte und senden Sie diese bis zum 15. August 2026 an Jungfraubahnen, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken.

Zu gewinnen gibt es zwei Tickets für die Schynige Platte-Bahn.

Bravo!

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 von meinem Wohnort nur bis Interlaken Ost lösen muss, habe ich mich diesmal für einen Kauf im Voraus entschieden.

Mit Freude habe ich dabei festgestellt, dass Sie

- a. mit transparenten Fixpreisen arbeiten
- b. eine Annullationsrisiko bis 23:59 am Vortag ermöglichen

Dies erachte ich als 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 Annullationsrisiko 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 aus Basel

Guten Tag,

Vielen Dank für die tollen Pisten in der Jungfrau Ski Region. Dank dem Nachteinsatz der Pistenbullyfahrer und -fahrerinnen kann ich jeden Tag wunderbare Pisten nutzen. Diesen Winter haben wir nicht viel Schnee bekommen. Dank dem Kunstschnee und der tollen Arbeit von eurem Team ist es möglich, Ski zu fahren und das schätze ich sehr.

Ich möchte mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedanken, die im Hintergrund arbeiten. Die Züge fahren pünktlich, sind sauber, komfortabel – all das ist nicht selbstverständlich in der heutigen Zeit. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zügen sind freundlich und professionell und ich werde mit einem Lächeln begrüsst. Merci vielmals an alle für eure tolle Arbeit.

Liebe Jungfraubahnen

Alles war so toll, so sauber und toll organisiert. Vielen Dank, ich werde meinen Besuch auf dem Jungfraujoch nie vergessen!

Guten Tag

Kompliment zum P+R Matten: Das Buchen des Online-Tickets mit automatischer Öffnung der Barriere vor Ort ist wirklich sehr praktisch und zeitsparend!

AGENDA

4. Juli

**VOM SEE ZUM BERG,
SCHYNIGE PLATTE**

15.–19. Juli

EIGER ULTRA TRAIL, GRINDELWALD

26. Juli

TRACHTENFEST, MÄNNLICHEN

9. August

**ALPHORN- UND FAHNENSCHWINGER-
TREFFEN, MÄNNLICHEN**

8.–9. August

**EIGER BIKE-CHALLENGE,
GRINDELWALD**

14.–16. August

INFERNO TRIATHLON

15. August

**COOP FAMILIENWANDERUNG,
MÄNNLICHEN**

4.–5. September

JUNGFRAU-MARATHON

11.–13. September

**EIDGENÖSSISCHES JUGENDJODELFEST,
GRINDELWALD**

27. September

CHÄSTEILET WINTEREGG

27. September

CHÄSTEILET, WENGEN

25. Oktober

**BETRIEBSSCHLUSS SCHYNIGE PLATTE-
BAHN UND FIRSTBAHN**

29. November

BETRIEBSSCHLUSS HARDERBAHN

P.P.

3800 Interlaken
Post CH AG

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Jungfrau Travel Pass

UNBEGRENZTE FAHRTEN IN DER JUNGFRAU REGION



Jetzt buchen

jungfrau.ch/travelpass

3 – 8 TAGE

- ✓ Züge, Gondeln und Schiffe
- ✓ HIGHLIGHTS
Grindelwald-First, Schynige Platte,
Harder Kulm, Lauterbrunnen
- ✓ Jungfraujoch – Top of Europe zum Spezialpreis

Warum wird die Firstbahn nicht einfach 1:1 am aktuellen Standort ersetzt?



Mehr erfahren:
jungfrau.ch/erneuerungfirstbahn