

Grindelwald | 13. Dezember 2010

Cleverer Lösung mit der «Gondel-Wurst» Innovative Erneuerung bei der Firstbahn

Die Jungfraubahnen setzen ihr Engagement für den Wintersport fort. Bei der First-Gondelbahn wurden ein neuer Antrieb und eine neue Steuerung eingebaut. Diese ermöglicht ein flexibles Gondelmanagement je nach Andrang. Entlastet wird vor allem die Strecke Schreckfeld–First über Mittag.



VR-Präsident Thomas Bieger, die neuen First-Pächter Andreas Künzi und Gabriella Tasi und CEO Urs Kessler.

Foto: Anne-Marie Günter

Wie ändert man die Transportkapazität einer Gondelbahn flexibel? Bei der Firstbahn wurde dafür eine Lösung gefunden. Insgesamt haben die Jungfraubahnen 4,1 Millionen Franken investiert, um die 1991 gebaute Gondelbahn First à jour zu halten. Und damit diesen Winter mehr Leute von Grindelwald Richtung Schreckfeld und First transportiert werden können. Und vor allem, damit es über Mittag ab Schreckfeld weniger Wartezeiten Richtung First gibt. Davon wird auch das betriebseigene Restaurant profitieren, das neue Pächter hat. Thomas Bieger, Verwaltungsratspräsident der Jungfraubahnen, CEO Urs Kessler und Christoph Egger, Leiter Angebot Berg, auf Schreckfeld stellten am 10. Dezember die Neuerungen interessierten Gästen vor.

Die ganze Gondelwurst

Das neue Konzept ist dank einer ausgeklügelten Steuerung möglich. Die zehn neuen blauen Gondeln und die silbernen Gondeln aus dem Jahr 1991 werden künftig flexibel im Verbund eingesetzt. Und zwar in einer Art Dreiertakt. Im Normalfall verkehren jetzt immer zwei Gondeln gemeinsam in einem Abstand von 60 Metern. Dazwischen besteht eine Lücke von 120 Metern. Im Bedarfsfall wird über die automatische Steuerung eine zusätzliche Gondel in die Lücke eingefügt. Am Morgen passiert dies bei Hochbetrieb ab Grindelwald, was eine Kapazitätssteigerung von 10 Prozent bedeutet. Ab 11.00 Uhr wird dann auf dem Streckenteil Schreckfeld–First auf Vollbetrieb umgestellt. Dort bedeutet – wegen der Streckenlänge – die ganze «Gondel-Wurst» (alle Gondeln fahren im Abstand von 60 Metern) eine Kapazitätssteigerung von 50 Prozent. Dies ist nach der Schliessung des legendären Egg-Lifts – die viele Grindelwalder noch nicht überwunden haben – auch dringend nötig.

Bekennnis zum Winter

«Der Wintersportbereich ist für die Jungfraubahnen nicht direkt rentabel», sagte VR-Präsident Thomas Bieger auf Schreckfeld in aller Deutlichkeit. Der Wintersport habe jedoch für das Gesamtsystem Tourismus der Region eine wichtige Bedeutung. Die Jungfraubahnen seien auf leistungsfähige Partnerbetriebe angewiesen. Sie suche wirtschaftlich nachhaltige und für die Natur verträgliche Lösungen. Seit 2007 wurden laut Urs Kessler rund 50 Millionen Franken ins Geschäftsfeld Wintersport investiert. 5,5 Millionen Franken sind es dieses Jahr für die Beschneidung Kleine Scheidegg–Brandegg–Grund. Er rief dazu auf, das Konzept zehn Monate Wintersaison zu unterstützen. Skisportler – sagte Bieger –

wollten qualitativ gute Pisten und ein grosses Skigebiet. Das hätten sie grundsätzlich in der Jungfrauregion. Als «nicht optimal» schätzt Bieger die Zugänge zu den Skigebieten in den Ortschaften ein. Die Jungfraubahnen seien den Gemeinden Grindelwald und Lauterbrunnen dankbar, dass sie eine Studie der weltbekannten Firma Ecosigh aus Kanada zur Optimierung der Skigebiete und speziell auch der Talerschliessung in Auftrag gegeben habe. Laut dem Grindelwalder Gemeindepräsidenten Mäni Schläppi werden die Resultate der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Mit Swissness auf First

Aufwind soll das neue Gondelmanagement dem Berggasthaus First bringen. Andreas Künzi und Gabriella Tasi haben es neu gepachtet. Das Paar führte das Sporthotel Rütli in Gstaad. Es hat sein kulinarisches Konzept mit Stefan Lanz vom Art Chalet Ebligen erarbeitet. Es gibt ein Selbstbedienungsbüffet, aber auch wieder bediente Teile im grossen Gastronomiebereich. Wert wird auf regionale und schweizerische Produkte gelegt. Die Pächter wollen das Übernachtungsangebot im Berggasthaus vermehrt fördern. (agg)