

Das aussergewöhnliche Seilbahnprojekt am Schilthorn

Seit diesem Frühjahr befindet sich die Erneuerungsphase der Erschliessungseilbahnen von Stechelberg bis zum Schilthorn im vollen Gange. Bereits ein Jahr davor wurden die drei Materialeilbahnen aufgebaut.



Zwischen Stechelberg bis zum Gipfel des Schilthorns wird an allen drei neuen Sektionen intensiv gearbeitet.

Text und Bilder: Damian Bumann

Die bestehende Erschliessung des Schilthorns von Stechelberg über Gimmelwald und Mürren stammt aus den 1960er-Jahren und stellte eine Pioniertat für die Entwicklung des Tourismus, aber auch für die Seilbahntechnik dar. Im Sommer 2018 hat der Verwaltungsrat nach umfassenden Planungsarbeiten das Projekt «Schilthorn-Bahn 20XX» genehmigt und zur Detailplanung frei-

gegeben. Im April 2020 wurden die Unterlagen für die Konzession und Plangenehmigung beim BAV eingereicht. Im September 2021 gab das BAV grünes Licht für das rund 100 Millionen-Projekt am Schilthorn.

Das Gesamtprojekt umfasst die direkte Erschliessung zwischen Stechelberg und Mürren, der Ersatz der Pendelbahnen auf den Strecken Mürren–Birg und Birg–Schilthorn sowie der Neubau aller dazugehörigen Stationen. Aktuell wird an allen Stationen gebaut. Die alt bewährte Transportseilbahn, liebevoll «Käthi» genannt, wurde Ende April 2023 abgerissen. Sie fungierte ursprünglich als Transportseilbahn für den Bau der Seilbahn via Gimmelwald nach Mürren. Sie blieb auch nach dem Bauende in Betrieb und leistete seit jeher einen unentbehrlichen Dienst beim Transport von Gütern aller Art über die steile Mürrenfluh. Auch das Vieh wurde damit transportiert. Die Windenseilbahn wurde über die Jahre mehrmals umgebaut, allerdings beschränkte sich ihre Hauptaufgabe stets auf den Materialtransport.

Die steilste Pendelbahn der Welt

Eine vollständig erneuerte Erschliessung soll die Bedürfnisse der Anspruchsgruppen möglichst umfassend erfüllen. Wesentlich ist dabei die Vergrößerung der Kapazität und die Verbesserung des Komforts für Einwohner und Gäste. Grössere Kabinen mit mehr Platz für die Besucher, aber auch der heutige Stand der Technik und die aktuell geltenden Vorschriften fordern grössere Spurbreiten und damit grössere Achsenkorridore und Stationen. Die bauliche Entwicklung in Mürren sowie die topografischen Gegebenheiten bei den anderen Stationen und entlang der Strecke liessen keinen grossen Spielraum für verschiedene Varianten zu. Das Bedürfnis, die Erschliessung nach Birg auch während der Bauzeit einer neuen Anlage offen zu halten, war für das Seilbahnunternehmen wirtschaftlich zwingend. Diese Bedingung engte den Spielraum zusätzlich ein. Für eine schnellere und komfortablere Erschliessung bot sich die direkte Verbindung



Die altbewährte Transportseilbahn, liebevoll «Käthi» genannt, wurde Ende April 2023 abgerissen.



Ab der neuen Pendelbahn-Station Stechelberg werden zukünftig die Fahrzeuge sehr steil ihre Fahrt antreten.



Im Dezember 2024 ist geplant die erste Funifor-Anlage der Schweiz auf der Strecke Mürren–Birg in Betrieb zu nehmen.



Simon Sauter, Leiter Gebäudemanagement und Projekte, links, sowie CEO Christoph Egger, führen regelmässig Baustellenbesichtigungen durch.

Stechelberg–Mürren an. Das Dorf Gimmelwald wird aber weiterhin über die bestehende Seilbahn erschlossen bleiben. Diese Strecke kann dank einer permanenten Instandhaltung an der Anlage für die Zukunft erhalten werden. Eine Vergrößerung der Kapazität ist bei dieser Verbindungsbahn über Gimmelwald nach Mürren nicht geplant.

Das Projekt Schilthornbahn 20XX sieht eine klassische Pendelbahn zwischen Stechelberg und Mürren mit einer Förderleistung von 800 Personen pro Stunde vor. Sie soll die steilste der Welt werden. Die Güter- und Gepäcklogistik wird auf dieser Strecke vollautomatisiert. Die Anlage kann ohne Kabinenbegleiter betrieben werden und wird mit dem Autonomous Ropeway Operation System (AURO) sowie mit zwei Fachwerkstützen ausgestattet sein. Oberhalb von Mürren werden Funifor-Seilbahnen die Stationen Birg und Schilthorn erschliessen. Das Funiforsystem besticht

durch eine hohe Windstabilität und ermöglicht einen kompakten Stationsbau und kommt zwischen den beiden Sektionen Mürren–Birg und Birg–Schilthorn doppelt zum Einsatz. Für die neuen Stationsgebäude wurde gemeinsam mit dem Bundesamt für Kultur, der kantonalen Denkmalpflege sowie dem Berner Heimatschutz ein einheitliches Architekturkonzept erarbeitet. Die Besucher für das Schilthorn müssen zukünftig nur noch drei Sektionen benutzen um die atemberaubende Aussicht vom Schilthorn geniessen zu können und dies während dem ganzen Jahr.

Etappenweise Inbetriebnahme

Insgesamt entstehen am Berg sechs neue Seilbahnfahrspuren. Die Eröffnung der ersten Sektion Stechelberg–Mürren ist vorgesehen im November 2024 zu eröffnen. Einen Monat später soll dann die zweite Fahrspur des Funifor

zwischen Mürren–Birg in Betrieb gehen. Gleichzeitig wird noch die bisherige Pendelbahn für eine Wintersaison lang in Betrieb sein, bis dann diese im Frühjahr 2025 abgebaut wird, um dem zweiten Funifor der zweiten Sektion Platz machen zu können, für welche die Eröffnung im November 2025 vorgesehen ist. Bereits für im März 2025 ist dann die Eröffnung der ersten Funifor-Strecke Birg–Schilthorn vorgesehen. Von Oktober 2025 bis zum März 2026 kann dann das Schilthorn für Touristen nicht besucht werden, weil in dieser Zeit der Seilzug der zweiten Spur für das Funifor von Birg bis Schilthorn erfolgen wird. Und wenn alles gut verläuft, kann dann die zweite Fahrspur der dritten Sektion Birg–Schilthorn Mitte Sommer 2026 in Betrieb gehen.

Dass die Station Birg während der Bauzeit für die Touristen immer erreichbar bleiben muss, erfordert von den Bauleuten eine grosse Sorgfaltspflicht.



Auf dem Schilthorn 2970 m ü. M. wird das Drehrestaurant abgestützt, um die neue Station erstellen zu können.



Derzeit entsteht die Stütze der zweiten Sektion Mürren–Birg für die erste Funifor-Seilbahnanlage in der Schweiz.