

Jungfraubahn-Gruppe weiter auf Wachstumskurs

Seit etlichen Jahren verfolgen die Jungfraubahnen das Ziel, deutlich mehr Besucher auf das Jungfrauoch zu befördern. Erreicht werden soll dies unter anderem mit einer massiven Verkürzung der Reisezeit. Sind bislang die Anreisewege via Grindelwald und Lauterbrunnen diesbezüglich vergleichbar, führt die Haupttransportroute zukünftig über Grindelwald.

Bereits auf 2017 beschafften die Berner Oberland-Bahnen (BOB) bei Stadler sechs dreiteilige Niederflurtriebzüge ABDeh 8/8 321 – 326 sowie drei ebenfalls dreiteilige Niederflur-Gelenksteuerwagen (GSW) ABt 431 – 433 [1, 2]. Sie werden zusammen mit den bereits 2004 beschafften ähnlichen fünf ABt 421 – 425 eingesetzt [3]. Die Züge verkehren ab Interlaken Ost nach Grindelwald und Lauterbrunnen im Halbstundentakt vereint als rund 250 Meter lange Kompositionen bis nach Zweilütschinen. Ausserhalb der Nebensaison besteht der vordere, nach Lauterbrunnen fahrende Zugteil aus einem Triebzug und einem oder zwei GSW; der hintere Zugteil nach Grindelwald setzt sich aus einem Triebzug und zwei GSW zusammen. Das Trennen und Vereinigen der Züge in Zweilütschinen benötigt bei planmässigem Verlauf weniger als eine Minute. Mit diesem Konzept können stündlich bis zu 912 Personen nach Grindelwald befördert werden.

Schneller in die Höhe

In Zukunft sollen die Passagiere mit Ziel Jungfrauoch von der Wengernalpbahn (WAB) mehrheitlich auf die sich im Bau befindende neue Seilbahn „Eigerexpress“ verlagert werden, die im Winter auch als neuer Zubringer ins Skigebiet dient. Ab der neu errichteten BOB-Haltestelle Rothenegg, etwa einen Kilometer vor dem Endbahnhof Grindelwald, gelangt man direkt zur neuen Seilbahn, die die Fahrgäste in 15 Minuten zum Bahnhof Eigerletscher der Jungfraubahn (JB) bringt. Bislang benötigte man für die Strecke Grindelwald – Eigerletscher mit Umsteigen auf der Kleinen Scheidegg 48 Minuten.

Seit Sommer 2018 wird die BOB-Haltestelle Rothenegg direkt am bestehenden Streckengleis erstellt. Sie erhält einen grosszügig überdachten Perron und eine unterirdische Verbindung zum Seilbahnterminal Grindelwald Grund. Die Inbetriebnahme ist für Mitte Dezember 2019 vorgesehen.

Der Terminal liegt etwa 200 Meter westlich des WAB-Bahnhofs Grindelwald Grund an der Stelle, wo bislang die Männlichen-Gondelbahn (GGM) begann, und ist seit Sommer 2018 im Bau. Die grosszügig dimensionierte Anlage wird neben den beiden Talstationen der Gondelbahnen zum Männlichen und zum Eigerletscher auch Ladengeschäfte,

Verpflegungseinrichtungen und ein grosses Skidepot beherbergen. Zudem entstehen ein Parkhaus mit 1000 Plätzen sowie eine grössere Transformatorstation.

Beide Seilbahnen werden von Doppelmayr/Garaventa gebaut. Die neue GGM mit 109 Gondeln zu je zehn Plätzen wird die Fahrzeit auf den Männlichen von 30 auf 19 Minuten reduzieren, dies bei auf 1800 Personen pro Stunde verdoppelter Kapazität. Diese Gondelbahn mit 33 Stützen soll im Dezember 2019 in Betrieb gehen.

Beim Eigerexpress handelt es sich um eine sogenannte 3S-Bahn (zwei Tragseile und ein Zugseil) mit nur sieben Stützen. Bei 44 Gondeln zu je 28 Sitzplätzen ergibt sich eine Förderleistung von bis zu 2400 Personen pro Stunde. Für Materialtransporte wird ab der WAB-Kreuzungsstelle Salzegg eine Bauseilbahn zur Station Eigerletscher gebaut [4]. Die Inbetriebnahme des Eigerexpress wird ein Jahr nach der neuen Männlichenbahn im Dezember 2020 stattfinden.

Neues Betriebskonzept für die JB

Im Bahnhof Eigerletscher entsteht für die dort beginnenden Züge zum Jungfrauoch ein neuer Bahnhofsteil mit nur einem Gleis, der auf beiden Seiten je einen Perron aufweist, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen.

109 Meter lange Pendelzüge bei der WAB

Seit dem vergangenen Sommer setzt die WAB die schweizweit längsten bei einer reinen Zahnradbahn verkehrenden Reisezüge ein. Zwei der vier Umläufe auf der maximal 190 % steilen Strecke Lauterbrunnen – Wengen – Kleine Scheidegg werden in der Hochsaison neu aus zwei dreiteiligen Panorama-Niederflurtriebzügen der Serie Bhe 4/8 141 – 150 und einem bergwärts vorgestellten Niederflur-Gelenksteuerwagen B(D)t6 253 – 254 gebildet. Die von einem Triebfahrzeugführer geführten Kompositionen sind 109 Meter lang und bieten bis zu 384 Sitzplätze; wird bergwärts noch ein Niederbord-Güterwagen oder ein Schneepflug vorgestellt, wächst die Länge auf bis zu 114 Meter. Bei hohem Fahrgastaufkommen kommt es zur Doppelführung, für die meist ein Triebwagen der Serie BDhe 4/4 120 – 123 mit einem der Bt6 241 – 244 verwendet wird. Die beiden anderen

Umläufe werden noch durch je zwei Doppeltriebwagen BDhe 4/8 131 – 134 mit einem der Niederflur-Gelenksteuerwagen 251 – 252 gebildet. So können in der Hochsaison alle Umläufe des Grundtakts auf der Wengen-Seite mit sechs- oder achteiligen Langzügen geführt werden.

Auf Seite Grindelwald mit Steigungen bis 250 % sind keine GSW mehr im Einsatz; hier decken drei Umläufe mit je zwei Bhe 4/8 in Vielfachsteuerung den Grundtakt zwischen Grindelwald und Kleine Scheidegg ab. (gbw)

Ein 108,53 Meter langer WAB-Zug mit dem Gelenksteuerwagen B(D)t 254 und den Panorama-Triebzügen Bhe 4/8 150 und 148 fährt am 28. August 2018 unterhalb Wengen bergwärts (Foto: 6333).



Finma rügt Marktmanipulationen zum Jahresende

Die Eidgenössische Finanzmarktaufsicht (Finma) hat in einem Enforcement-Verfahren gegen die Jungfraubahn Holding AG einen Verstoss gegen Marktverhaltensregeln festgestellt: Die Gesellschaft habe mindestens zwischen 2014 und 2016 jeweils den Jahresendkurs ihrer eigenen Titel in unzulässiger Weise beeinflusst, indem sie jeweils am letzten Handelstag des Jahres Börsenaufträge für umfangreiche Verkäufe ihrer Aktien aus dem Eigenbestand erteilte. Damit sei jeweils ein Kursrückgang um bis zu 4 % erzielt worden und das aufsichtsrechtliche Verbot der Marktmanipulation verletzt worden. Weitere Einzelheiten sind nicht bekannt, da die Finma ihren Bericht unter Verschluss hält.

Die Jungfraubahn Holding AG selber spricht in einer Mitteilung von „Massnahmen zur Kursstabilisierung (...) im kleinen und limitierten Rahmen“. Man habe mit der Behörde kooperiert und „Massnahmen zur Verbesserung der Abläufe und internen Kontrollen im Zusammenhang mit dem Handel von eigenen Aktien“ umgesetzt. Die Finma hatte ihre Ermittlungen aufgenommen, nachdem sie von der Handelsüberwachungsstelle der Schweizer Börse einen entsprechenden Hinweis erhalten hatte.

Es handelt sich um das erste Enforcement-Verfahren der Finma im Bereich der Marktmanipulation gegen einen Emittenten, der nicht zugleich der Aufsicht der Behörde unterstellt ist. Die Kompetenz der Finma zur allgemeinen Marktaufsicht ist seit 2013 im Börsengesetz verankert. (pd/mr)

Visualisierung des neuen Umsteigeterminals in der Station Eigergletscher. Die Bergstation des Eigerexpress liegt hinter der Krete; Gänge führen durch den Berg zum JB-Bahnhof mit dem neuen Gleis für den Shuttleverkehr zum Jungfraujoch. Ganz rechts oben erkennt man das Portal des 7,1 Kilometer langen Jungfrautunnels (Zeichnung: JB).



Die 2016 beschafften dreiteiligen Panoramatriebwagen BDhe 4/8 221 – 224 sollen dann jeweils in Doppeltraktion im Halbstundentakt nur noch zwischen Eigergletscher und Jungfraujoch pendeln. Die in den letzten Jahren revidierten und umgebauten BDhe 4/8 211 – 218 aus den 1990er Jahren [5] sind, zu drei Doppeleinheiten formiert, für die Strecke Kleine Scheidegg – Jungfraujoch vorgesehen. Insgesamt ergibt sich eine Beförderungskapazität von 1180 Personen pro Stunde.

Bislang reisen etwa 70 % der Gäste in Gruppen auf das Jungfraujoch, viele davon mit sehr straffem Reiseprogramm. Dies erklärt auch, weshalb in der Hochsaison bereits um 8 Uhr morgens mehrere hundert Fahrgäste auf der Kleinen Scheidegg in die JB-Züge umsteigen.

Shuttlezüge für Wengen-Verkehr

Zur besseren Erschliessung von Wengen will die WAB auf Ende 2020 zwei Shuttlezüge für die Strecke Lauterbrunnen – Wengen beschaffen, die aus je einem dreiteiligen Niederflur-Gelenksteuerwagen und einer Lokomotive He 4/4 bestehen sollen. Die Gelenksteuerwagen erhalten, ähnlich wie die MGB-Züge für den Shuttleverkehr Täsch – Zermatt, grosszügige Plattformen für die Gepäckrollis und relativ wenige Sitzplätze. Bei Grossveranstaltungen wie dem Lauberhornrennen

können sie auch als „Stehplatzzüge“ für den Transport grosser Besuchermassen eingesetzt werden. Derzeit werden auch noch andere Fahrzeugvarianten geprüft.

Neben den beiden neu zu beschaffenden He 4/4, die auch Güter- oder Schneeschleuderzüge bespannen können, wird der Kauf einer fast baugleichen Hem 4/4 geprüft. Diese würde zusätzlich dem Baudienst sowie als Interventionslokomotive dienen.

Rekord-Halbjahresgewinn

All diese Investitionen kann die hochrentable JB-Gruppe problemlos finanzieren, die im ersten Halbjahr 2018 bei einem Umsatz von 100 Millionen Franken einen Rekordgewinn von 20 Millionen Franken verbuchen konnte. Obwohl die Zahl der Joch-Besucher mit 466 000 nur um 0,4 % zunahm, konnte der durchschnittliche Ertrag um 2 % gesteigert

werden – unter anderem auch dank dem neu eingeführten Hochsaison-Tarif, der in den Monaten Juni, Juli und August zur Anwendung kommt. Der Eigenkapitalanteil des börsenkotierten Unternehmens lag Ende 2017 bei einer Bilanzsumme von 657 Millionen Franken bei fast 82 %. (lüt)

[1] Berner Oberland-Bahnen investieren in die Zukunft. Schweizer Eisenbahn-Revue 1/2015, S. 41 – 45

[2] Neue Triebzüge und erweiterte Depotalanlagen bei den BOB. SER 4/2017, S. 206 – 208

[3] Erster neuer BOB-Gelenksteuerwagen. Kurzmeldung in SER 10/2004, S. 436

[4] Baustart für die „V-Bahn“. Kurzmeldung in SER 10/2018, S. 506

[5] Neue und erneuerte Triebzüge für die Jungfraubahn. SER 4/2016, S. 180 – 182

Aufwertung der ersten Klasse in 43 RABe 511

Im Rahmen ihrer Bewerbung um die neue Fernverkehrs-Konzession hatten die SBB als „Leistungsversprechen“ für die erste Klasse die Sitzanordnung 2+1 als Standard definiert. Um das Versprechen einzuhalten, werden nun die Erstklassenabteile von 43 Triebzügen RABe 511 entsprechend umgebaut. Dabei werden auch breitere Armlehnen und grössere Seitenwandtische montiert. Die nicht sonderlich komfortablen Sitze, die sich nur in Details von jenen der zweiten Klasse unterscheiden, bleiben allerdings bestehen. Die SBB sprechen von einer „Angleichung“ an den Fernverkehrs-Standard.

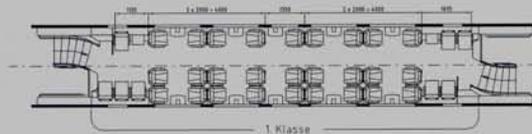
Vom Umbau profitieren nach Auskunft der SBB die sechsteiligen RABe 511 015 – 030 und 036 – 038 sowie die vierteiligen 511 101 – 124. Um die mit dem Umbau auf 2+1-Bestuhlung verlorengehenden Sitzplätze teilweise zu kompensieren, wird in den AB-Wagen eines der beiden bisher zur zweiten Klasse gehörenden Zwischendecks zur ersten Klasse umgebaut. Neue Glastrennwände sollen den dortigen Fahrgastraum besser vom Treppenbereich separieren. Abteiltüren werden keine verbaut. Mit der Umnutzung eines Zwischendecks entsteht im Unterdeck ein Einstiegsbereich ausschliesslich für Erstklassreisende; dies wird aussen mit einem erweiterten gelben Balken und grossen Ziffern „1“ auf den Türfenstern gekennzeichnet.

In der zweiten Klasse der im Fernverkehr eingesetzten RABe 511 bauen die SBB insgesamt 12 000 230-V-Steckdosen ein, um das Aufladen von elektronischen Geräten zu ermöglichen. Die Mehrzweckabteile erhalten zusätzliche Gurten zum Fixieren von Velos.

Für den im zweiten Halbjahr 2019 beginnenden, sich bis 2024 erstreckenden Umbau wird jeder Zug etwa fünf Wochen lang im SBB-

Werk Olten weilen. Die Arbeiten kosten rund 20 Millionen Franken.

Eingesetzt werden die „IR-Dosto“ künftig hauptsächlich auf den Linien IR 36 Basel – Brugg – Zürich, IR 37 Basel – Aarau – Zürich, IR 45 Zürich – Schaffhausen, IR 75 Zürich – Konstanz sowie in der Romandie im IR 95 Annemasse – Genève – Lausanne – St-Maurice. (sbb/mr)



In den umgebauten AB-Wagen stehen noch 52 Plätze erster und 30 Plätze zweiter Klasse zur Verfügung. Bislang sind es 60 Plätze erster und 42 Plätze zweiter Klasse. Somit gehen durch den Umbau in den vierteiligen Zügen insgesamt 20, in den Sechsteilern 40 Sitzplätze verloren (Zeichnung: SBB).

