

«Die Weichen richtig gestellt»

BRIENZ Am 17. Juni feiert die Brienz-Rothorn-Bahn (BRB) ihren 125. Geburtstag. Dass die Bahn fahrplanmässig noch immer mit Dampflokomotiven auf den Gipfel fährt, ist ihr Markenzeichen. Das soll auch in Zukunft so bleiben.

Manche Schwierigkeiten machten der BRB im Lauf ihrer 125 Jahre das Leben schwer. Verwaltungsratspräsident Peter Flück erinnert sich an die in den 60er-Jahren geplante Luftseilbahn von Brienz aufs Rothorn. «Wäre sie realisiert worden, hätten wir die Dampfbahn nicht mehr», ist er überzeugt und zeigt sich den Brienzerninnen und Brienzern heute noch dankbar, die sich damals erfolgreich dagegen gewehrt hatten. Die Luftseilbahn von Sörenberg sei aber keine Konkurrenz, schiebt er nach und betont die guten Zusammenarbeit auf dem Rothorn. Als Bei-

«Wir sind mehrheitlich auf genügende Frequenzen und auf unsere Sponsoren angewiesen, die an der Aufrechterhaltung des Dampfbetriebs interessiert sind.»

Peter Flück, VR-Präsident

spiel nennt er die gemeinsame Strom- und Wasserversorgung. BRB-Direktor Simon Koller ergänzt: «Die gemeinsame Vermarktung der Destination Rothorn betrachten wir auch für die Zukunft als wichtig.»

Auf eine ehemalige grosse Sorge, die sich zum Guten gewendet hat, verweist Simon Koller: «Als in den Krisenjahren Kohlemangel herrschte und die Bahnen rundherum auf Elektrizität umgerüstet wurden, stand die BRB



Ein Dampfzug am 13. August 1944 auf der jeweils im Winterhalbjahr demontierten Chüemad-Holzbrücke. Letztere wurde 1962 durch einen Erddamm ersetzt.

zvg/AS-Verlag

17 Jahre still. Und genau das rettete den Dampfbetrieb in die Neuzeit.»

Zur Kapazitätserhöhung hatte die BRB in den 70er-Jahren vier neue hydrostatische Dieselloks angeschafft, von deren drei noch immer in Betrieb sind. Nebst einzelnen Einsätzen im Personenverkehr dienen sie vor allem zum Materialtransport und Unterhalt am Berg. Koller: «Heute fahren 94 von 100 Gästen mit Dampf, gegenüber 60 in der Hochblüte der Dieselmotoren.»

Neues Dampfzeitalter

Die Beschaffung neuer Dampfloks – inzwischen ist bereits eine vierte Generation angedacht – wurde mit den ölbefeuerten Maschinen der Nr. 12 bis 16 ab dem Jahr 1992 gesichert. Mit ihnen hatte der Winterthurer Inge-

125 JAHRE BRIENZ-ROTHORN-BAHN

Bahn überwindet 1658 Höhenmeter

Die Brienz-Rothorn-Bahn war 1891 bis 1892 innert 16 Monaten gebaut worden. Während der Reisezeit von einer Stunde überwindet sie auf einer **Spurweite von 80 Zentimetern** mit Abt-Zahnstangen und 7,6 Kilometern Länge 1658 Höhenmeter bis zur Bergstation Rothorn Kulm auf 2244 Metern über Meer.

Bei einer maximalen Steigung von 250 Promille und einer Geschwindigkeit von 9 Kilometern pro Stunde verbrauchen die Loks bergwärts **300 Kilogramm Kohle und 2000 Liter Wasser**. Letzteres fassen sie meist in der Mittelstation Planalp nach, was die Differenz zwischen Reise- und

Fahrzeit ergibt. Die sieben noch vorhandenen kohlebefeuchten Dampfloks stammen aus den Jahren 1892, 1933 und 1936; ihre ölbefeuerten Schwestern aus den Jahren 1992 bis 1996. Die vier dieselhydrostatischen Maschinen beschaffte die BRB in den Jahren 1973 bis 1987.

Von 1914 bis 1931 stand die BRB aus wirtschaftlichen Gründen still. 1916 sollte sie sogar abgebrochen werden.

1968 wollte sie der damalige Verwaltungsrat stilllegen und durch eine Seilbahn ersetzen – vergeblich, weil die Bevölkerung durchwegs zu ihrer Bahn stand. gls



VR-Präsident Peter Flück (links) und Direktor Simon Koller im neuen Alpenchic-Veston vor einem neu aufgelegten Plakat. Guido Lauper

nieur Roger Waller ein neues Dampfzeitalter eingeläutet.

In den nächsten zwei bis drei Jahren will die BRB die Sanierung der Strecke abschliessen. «Unsere Infrastruktur war bis anhin sicher», sagt Simon Koller, «das beweist der seit 1892 unfallfreie Betrieb. Doch die Vorschriften für immer festere Materialien, von der Zahnstange über die Schienen bis zum Schotterbett, zwingen uns zu aufwendigen Umbauten.» Die verschärften Kontrollen samt Instandhaltung der Tunnelmauerung war laut Koller immer schon selbstverständlich. Dazu kommen verbreiterte Entwässerungen, welche die zu erwartenden Starkniederschlägen aufgrund des Klimawandels schlucken können.

Die laufenden und künftigen Aufgaben der BRB sind auch für den Verwaltungsrat des Bahnunternehmens alltäglich.

Ohne Sponsoren gehts nicht

Dazu gehört die Finanzierung, und Peter Flück betont: «Würden wir früher von der öffentlichen Hand und unsern Partnern im touristischen Bereich sehr grosszügig unterstützt, sind wir heute mehrheitlich auf genügende Frequenzen sowie auf unsere Sponsoren und Gönner angewiesen, die an der Aufrechterhaltung des Dampfbetriebs interessiert sind.»

Entsprechend seien auch die Anstrengungen des Betriebs und des Marketings. «Erfolgreich sind wir diesbezüglich etwa bei den arabischen Gästen mit der Vermarktung des Abenteuers bei Regenwetter, was diese als besonders romantisch empfinden.» Gemeinsam betonen Direktor Simon Koller und Verwaltungsratspräsident Peter Flück: «Das wertvollste Kapital der Brienz-Rothorn-Bahn sind deren 68 motivierte Mitarbeitende, mit ihrem technischen Know-how, dem freundlichen und kompetenten Umgang mit den Gästen und der Identifikation mit dem eigenen Betrieb.»

Guido Lauper

Für einige ist die Aufwertung eine Abwertung

GWATT Am westlichen Ende von Spiez verlandete über Jahrzehnte ein namenloses Bächlein. Das sogenannte Hangfussgerinne ist nun vom Uferschutzverband Thuner- und Brienzsee zusammen mit der Gemeinde und der Gewässerschutzorganisation Aqua Viva ökologisch aufgewertet worden. Nicht zur Freude aller.

Vorher habe es Schilf gegeben, nun sei es «nur noch eine Kloake»: Eine Anwohnerin der Spiezstrasse im Gwatt wählt deutliche Worte. Eine Nachbarin, die ihren Namen auch nicht in der Zeitung lesen möchte, ergänzt, was einige Anwohnende stört: «Das Bächlein hatte einst eine leichte Strömung, nun ist es ein gestautes stehendes Gewässer.» Wenn es nicht regne und einige Tage warm sei, bilde sich auf dem Wasser eine grüne Schicht. «Die zieht «Viecher» an.» Letzten Sommer habe

darum eine wahre Mückenplage geherrscht. Einige Anwohner erleben dies wie geschildert, andere nicht. Die Meinungen im Quartier seien geteilt, findet eine Frau. Ihr gefalle das verbreiterte Bächlein eigentlich ganz gut. Die Häuser, sprich deren Sitzplätze, liegen teils recht nahe am Gewässer.

Von Menschenhand gemacht

Das Besagte ist rund 300 Meter lang und im Besitz der Kiestag Kieswerke Steinigand AG. Es hat keinen offiziellen Namen, wird

vom Hangwasser des Strättli-Hügels gespiesen und mündet in der Nähe des Naturschutzgebietes Gwattlischenmoos beim Deltapark in den Bootskanal. Erbaut muss es von Menschenhand worden sein: Auf einem Foto von Anfang des 20. Jahrhunderts ist es als rund drei Meter breiter Kanal zu erkennen. Der wird von Bäumen gesäumt und verläuft parallel zur Spiezstrasse (siehe Bild).

Wie der Uferschutzverband Thuner- und Brienzsee (UTB) per Communiqué informiert, ist das Hangfussgerinne ökologisch aufgewertet worden – das bereits ab Winter 2015/2016. Demnächst wird es eingeweiht. Vor der Massnahme war das Gewässer durch das Ufergehölz vollständig einge-

wachsen und die Gewässersohle durch Ablagerungen von Laub, Ästen und Feinsedimenten verlandet. Entsprechend habe es nach Fäulnis gerochen. «Ziel der umfangreichen Aufwertung war, das Hangfussgerinne freizulegen und erlebbar zu machen. Mit einer geeigneten Pflege wird sichergestellt, dass die neu entstandenen Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten bleiben.» So ist es auf einer Infotafel vor Ort im Gwatt zu lesen.

140 000 Franken investiert

Eine Machbarkeitsstudie zeigte auf, dass eine ökologische Aufwertung realistisch sei. Der UTB übernahm darauf die Trägerschaft des Projektes. Mit Beiträ-

gen des Ökofonds Energie Thun (55 845 Franken), des Renaturierungsfonds des Kantons Bern (50 000), der Stotzer-Kästli-Stiftung (20 000) und der Gemeinde Spiez (14 809) plante das Thuner Büro Impuls AG die Aufwertung und begleitete die Umsetzung. Aqua Viva unterstützte das Vorhaben bei der Suche nach Sponsoren. «Weil die Gewässerschutzorganisation Umweltbildung für Schulklassen mit Solarboot und dem Erforschen des Hangfussgerinnes in Bezug auf Wasserlebewesen anbietet, begrüsst sie die Aufwertung und eine bessere Zugänglichkeit ans Wasser sehr», schreibt der UTB.

Nach «gezieltem Ausholzen» sind die Baggerarbeiten durchge-

führt worden. Wie sich eine Anwohnerin erinnert, sei das recht üppig erfolgt. Das habe im Quartier für Unruhe und Befürchtungen gesorgt, zumal der Bereich entlang des Gewässers durch die neue Strassenführung vom Deltapark her bereits neu belastet war.

Nicht nur Kritik

Weil tiefgründiges Feinsediment die Arbeiten laut Uferschutzverband erschwerte, wurde im Bereich, wo die Umweltbildung stattfindet, Flusskies eingebaut. «Das Ufer ist dort nun wieder zugänglich und sogar mit einem Betontisch und Sitzgelegenheiten versehen.» Dort könnten die wirbellosen Wassertiere nun bequem, zum Beispiel mit einem Binokular, untersucht werden.

Während einige Anwohner den Sinn der Aufwertungsaktion infrage stellen, diese für sich eher als Abwertung sehen und finden, da sei viel Geld für wenig verbuttert worden, relativiert eine Anwohnerin: «Letztes Jahr war es ein heftig diskutiertes Thema – heute ist es keines mehr, da sich die Natur so rasch erholt. Die Büsche und Sträucher sind schon wieder nachgewachsen. Die Zuständigen versprochen, dass sie zum Gewässer schauen wollen. Hoffentlich machen sie es auch.»

Jürg Spielmann



Vorher: Völlig verlandetes Hangfussgerinne. Bilder Jürg Spielmann/zvg



Nachher: Das neue, alte Gewässer nach dem Eingriff.



Ursprung: Anfang 20. Jahrhundert als 3 Meter breiter Kanal.