

Gurtenbahn mit neuen Wagen von CALAG/Gangloff:

Barrierefrei „rauf aus der Stadt“

Mitte Mai und pünktlich zum 125. Geburtstag war es soweit: Nach nur knapp viereinhalb Monaten Umbauzeit nahm die runderneuerte Standseilbahn auf den Berner Hausberg Gurten ihren Betrieb wieder auf. Mit umfassend revidierter Seilbahntechnik, modernen Steuerungs- und Stationskonzepten sowie neuen Wagen von CALAG/Gangloff präsentiert sich die Gurtenbahn als wirtschaftliche Lösung für den Ganzjahres-Regelbetrieb und leistungsfähiger Zubringer bei saisonalen Verkehrsspitzen.

Seit 1899 verkehrt die Standseilbahn vom Ortsteil Wabern der Gemeinde Köniz auf den Berner Hausberg Gurten (858 m). Über die Jahrzehnte wurde die Anlage mehrfach umgebaut und auf den steigenden Zuspruch von Ausflüglern auf den seit den 1950er Jahren "autofreien" Gipfel im Süden der Schweizer Landeshauptstadt angepasst. War es zunächst nur der eindrucksvolle Panoramablick, kamen bald Hotellerie und Gastronomie hinzu. Und auch das ständig ausgebaute winter- und sommerliche Freizeitangebot am Gurten sorgte für immer höhere Jahresauslastungen im mittleren sechsstelligen Bereich, zu denen ab den frühen 90er Jahren auch die ersten mehrtägigen Gurten-Festivals Tagesspitzen von weit jenseits der 10.000 Fahrgäste beisteuerten.

Auch die letzte große Modernisierung 1999, bei der die 1059 Meter lange Bahn mit neuem Antrieb und zwei 120-Personen-Waggons auf eine Maximalleistung von 1800 P/h gebracht wurde, erfolgte vor dem Hintergrund erwarteter stark steigender Fahrgastzahlen: Im gleichen Jahr eröffnete am Gurten auf gut 10 Hektar der "Park im Grünen" der Migros-Kulturstiftung – in den Folgejahren investierte auch die Gurtenbahn AG selbst und mit Partnern in den Ausbau weiterer Angebote, wie einem Skiliftbetrieb (2004), einer Downhill-Strecke für Biker (2007) sowie dem Bau einer eigenen Sommerrodelbahn (2016). Die Schallmauer von 1 Million beförderter Fahrgäste durchbrach man schließlich 2015 und hielt das Level bis zu den Covid-Jahren 2019-21,



Ein klares funktionelles Design kennzeichnet die neuen Calag/Gangloff-Kabine der Gurtenbahn. Die charakteristischen „Bärenohren“ sind den tiefergelegten Dachluken geschuldet, bieten jedoch auch Platz für den Stromabnehmer der Wagenbatterien.

um sich bereits 2022 wieder bei über 900.000 Passagieren bzw. knapp 26.000 Fahrten pro Jahr zu stabilisieren.

Nachhaltige Erneuerung

"Wir rechnen auch in Zukunft mit einer konstant hohen Auslastung und waren einerseits bestrebt, die Nutzung der Bahn noch attraktiver für unsere Gäste zu machen, andererseits unseren Betrieb auch langfristig wirtschaftlich tragfähig zu halten," sagt

Bernhard Schmocker, Leiter Betrieb & Marketing der Gurtenbahn AG. Zu dem seit 2021 laufenden Projekt zählte neben der konzessionsrelevanten Anpassung bzw. Erneuerung von Stationen, Bahntechnik und Fahrmaterial auch ein neues Konzept für den personaloptimierten Betrieb der an 360 Tagen im Jahr verkehrenden Bahn. Eine weitgehende Digitalisierung des eigenen Leistungsangebots ermöglicht jetzt zudem ein gemeinsames Destinationsmarketing mit



Das Schweizer Bundeshaus im Rücken erreichen die Gurten-Gäste die Bergstation.

Mit BAV-Zustimmung nicht barrierefrei ist die über eine Passerelle erreichbare Mittelstation Grünenboden, die auch im automatischen Betrieb nicht bedient wird.

den Gurtenpark-Betreibern. Insgesamt 10 Millionen Franken investierte die trotz enger räumlicher und tariflicher Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr nach wie vor eigenständige Bahngesellschaft im mehrheitlichen Besitz der Stadt Bern.

Unter Federführung von Generalplaner Hili Manz wurden Tal- und Bergstation barrierefrei umgebaut bzw. angepasst. Zusätzlich sorgt der Wegfall der Kassenbereiche nach Umstellung auf Automaten- und Online-Ticketing für noch mehr Bewegungsfreiheit. Vor allem mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, aber auch Familien mit Kinderwagen sowie Biker und Schlittensfahrer haben jetzt bequemen ungehinderten Zugang zur Bahn. Ausgenommen davon blieb die Mittelstation Grünenboden, wo in Absprache mit dem BAV und beteiligter Interessenverbände die Anforderungen des Behindertenschutz-Gesetzes aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht umgesetzt werden mussten.

Gleiches gilt für das neue Betriebskonzept des unbegleiteten bzw. automatischen Betriebs in Randzeiten: Nur während des aus dem Kommandoraum am Berg überwachten unbegleiteten Regelbetriebs von 7.00 bis 20.00 Uhr wird die innerhalb der Ausweiche auf 686 m gelegene Mittelstation angefahren. Im abendlichen Automatikbetrieb der neuen Sisag-Steuerung ist der Ein- und Ausstieg nur über die mit zusätzli-

chen Perrontüren inkl. LED-Leitsystem gesicherten Bahnsteige der Tal- und Bergstation möglich.

Die umfassende Revision der Seilbahntechnik, inklusive des erst 2015 installierten 355-kW-Wechselstromantriebs übernahm Garaventa – neu erhielt die Gurtenbahn einen 96-kW-Diesel-Notantrieb, der bei Stromausfall die Rückkehr der Waggons in die Stationen gewährleistet. Wenig Änderungen gab es auf der Seilbahntrasse: Nach wie vor rollt die Gurtenbahn mit max. 8,0 m/s auf knapp 60 Jahre alten Keilkopfschienen (Spurweite: 1000 mm), lediglich die Ein- und Ausfahrt im Tal wurde im Zuge des Umbaus als feste Fahrbahn ausgeführt. Besseren Komfort und leiseren Betrieb gewährleistet jetzt ein Fatzer-Hochleistungsseil Performa-DT (Ø 32 mm).

Wieder genau Maß genommen

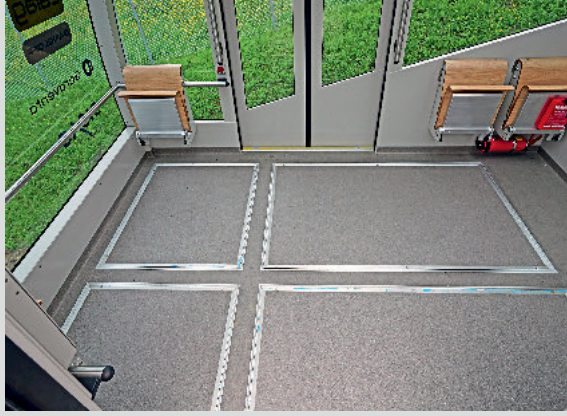
Ganz großes Augenmerk legten die Planer und Verantwortlichen auf die neuen Gurtenbahn-Wagen: Wie bereits 1944 und 1999 stammen sie von Gangloff – damals noch direkt aus Bern, jetzt aus den Langenthaler CALAG/Gangloff-Hallen. "Bei Design und Ausführung mussten wir uns an unveränderliche Vorgaben, wie die Lichtraumprofile von Stationseinfahrten und Brücken halten. Daneben sollten die Waggons aber unser verändertes Betriebskonzept voll unterstützen und weiterhin ein echtes Fahrerlebnis mit dem Panorama-Blick auf Bern als einem

unserer wichtigsten USPs bieten," unterstreicht Bernhard Schmocker. "Hier setzte Gangloff in der Vergangenheit unsere Wünsche immer sehr gut um – auch jetzt hat CALAG unser Projektteam aus eigenen Mitarbeitern, Spezialisten von Hili Manz und den für die technische Ausrüstung der Waggons inkl. der revidierten Drehgestelle der alten Bahn zuständigen Seilbahnbauern durchgängig begleitet."

Bei identischen Außenabmessungen und um die wegfallenden Führerstände in der Fahrzeuglänge verkürzt bieten auch die neuen Waggons Platz für 120 Personen. Unterschiedlich große und mit insgesamt 26 Sitzplätzen auf Klappbänken ausgestattete Abteile schaffen jetzt Raum für Mobilitätshilfen, Kinderwagen oder Sportgeräte – das besonders großzügig ausgeführte untere Abteil ist im Tal und am Berg ebenerdig erreichbar. Wie bei den alten Zügen ist das Wagendach wiederum durchgängig verglast, jetzt allerdings inklusive großer Dachluken, die sich bei hohen Temperaturen sensorgesteuert gegen die Fahrtrichtung öffnen. Aufgrund des beschränkten Lichtraums ist das Glasdach deshalb gegenüber den Wagen-Außenkanten etwas abgesenkt, was den phantasievollen Betrachter durchaus an die Optik des Berner Wappentiers erinnern kann.

Zur Energie-Einsparung verzichtete man für die 4 bis 5 Fahrminuten bewusst auf eine Fahrzeugheizung – umgekehrt wurde die

Das untere Abteil der Gurtenbahn-Wagen ist besonders großzügig ausgeführt und in der Tal- bzw. Bergstation jeweils stufenfrei erreichbar.



Zusätzliche Schiebetüren an den Perrons mit LED-Leitsystem machen den Ein- und Ausstieg ohne Bahnsteig-Personal und den vollautomatischen Betrieb einfach und sicher.



Der Technische Leiter Raphael Matter und Bernhard Schmocker, verantwortlich für Betrieb & Marketing der Gurtenbahn AG, mit CALAG-Marketingleiter Michael Reinhard.

Kapazität der Onboard-Batterien deutlich erhöht, um auch bei hohen Frequenzen und kurzen Ladestopps die Funktion der Außen- und Innbeleuchtung sowie der über Strecken-WLAN sichergestellten Video-Überwachung und Gästekommunikation zu gewährleisten. Die erste Feuerprobe für die runderneuerte Bahn und das Team um den Technischen Leiter Raphael Matter steht wohl Mitte Juli beim Gurtenfestival 2024 be-

vor: In 96 Stunden Vollbetrieb werden dann wie in vorangegangenen Spitzenjahren insgesamt 120.000 bis 130.000 Besucher befördert – was bis zu 320 Fahrten pro Tag ausmacht.

Schon kurzfristig positiv wirken sich das neue Betriebskonzept mit nur noch zwei Präsenzsichten von 7.00 – 20.00 Uhr und danach möglicher Remote-Überwachung mit 30-minütiger Eingriffzeit sowie die Ein-

führung der Online-Kundenservices aus: Bereits vor Inbetriebnahme der neuen Anlage konnte die Gurtenbahn ihren Personalbedarf um fünf Vollzeitstellen reduzieren, ohne dabei Abstriche in Sicherheit, Leistungsangebot oder Gästebetreuung zu machen.

tb



www.gurtenbahn.ch
www.calag.ch



Sicheres Arbeiten auf anspruchsvollem Terrain

Die Funkraupen von Rapid

Überzeuge Dich!



mehr Infos



Youtube Video