

Bern

Ohne Maske in die Gondel?

Ferien Offiziell beschlossen ist die Öffnung vom 8. Juni noch nicht. Doch die Berner Oberländer Bergbahnen bereiten sich darauf vor. Auf Plexiglas oder Maskenpflicht wird weitgehend verzichtet.

Simone Klemenz und
Mathias Streit

Campingferien in Südfrankreich: ungewiss. Ebenso die Woche am Strand von Rimini. Die Alternative: Ferien in der Schweiz. Bereits über Auffahrt lockte das warme Wetter viele in die Berge. Der Haken dabei: Die meisten Bergbahnen sind – gezwungenermassen – noch ausser Betrieb. Beim Verband Seilbahnen Schweiz (SBS) ist man jedoch zuversichtlich, dass sie bald wieder fahren dürfen: «Der definitive Entscheid des Bundesrates steht zwar noch aus, die Signale sind aber positiv, dass es am 8. Juni losgeht», sagt ihr Sprecher Andreas Keller. Doch unter welchen Bedingungen werden die Fahrten in den oft engen Gondeln künftig stattfinden?

Eine Umfrage bei den Berner Bahnen zeigt: Im Vergleich zu früher wird sich wenig ändern. Der SBS hat für die Seilbahnbranche bereits eine Grundlage für das Schutzkonzept erarbeitet. «Dieses erleichtert es den Bahnunternehmen, das einzelbetriebliche Schutzkonzept zu erstellen», sagt Keller. Die Konzeptgrundlage orientiert sich stark am Schutzkonzept des öffentlichen Verkehrs.

Masken sind «empfohlen»

Die Regeln in den Bergbahnen gleichen deshalb denen in Tram oder Zug. So auch bei den Jungfrauabahn: «Wenn der Abstand nicht eingehalten werden kann, empfehlen wir das Tragen einer Schutzmaske», sagt die Sprecherin Kathrin Naegeli. Wer keine dabei habe, könne auch direkt eine bei den Bahnen kaufen.

Doch wie sieht es in den grossen Gondeln aus? Bei der Schilthornbahn transportiert eine Kabine bis zu 80 Personen. «Wir empfehlen das Tragen von Masken dringend», sagt Christoph Egger, Direktor der Schilthornbahn. Von Trennwänden zwischen den Gästen oder einer Beschränkung der Transportkapazitäten will Egger absehen. Durch eine Glaswand geschützt ist hingegen der Kabinenführer. Die Billettkontrollen sollen zudem jeweils mit Handschuhen ausgestattet werden: «So müssen sie die Billette nicht berühren», sagt Egger.

Veränderte Fahrpläne?

Auch über eine Anpassung der Kapazität wurde bei einzelnen Bahnen diskutiert. Das ist aber nicht immer möglich: «Wir haben bereits einen Halbstundentakt – mehr ist technisch nicht möglich», begründet Kathrin Naegeli von den Jungfrauabahn. Allein die Bahn auf das Jungfraujoch verfügt über 888 Personensitzplätze pro Stunde.

Eine Fahrplanänderung schliessen hingegen andere Berner Bahnen nicht aus: «Bei der Luftseilbahn Meiringen–Hasliberg Reuti – als Linie des öffentlichen Verkehrs – sind die Mitarbeitenden angewiesen, den Takt der Fahrten bei stärkerem Gästeaufkommen zu erhöhen», sagt deren Sprecher Simon Schmid. Anders als rein touristische Bahnen waren Erschliessungsbergbahnen des öffentlichen Verkehrs in den letzten Wo-



In den Kabinen der Schilthornbahn können bis 80 Personen mitfahren. Foto: Bruno Petroni (Archiv)

chen nicht vom Betriebsverbot betroffen.

Keine Gruppen mischen

In Meiringen setzt man zudem darauf, keine Personengruppen zu mischen. Die Bahnen betreiben unter anderem Sechser- und Achtergondeln. «Wir werden darauf achten, dass sich die einzelnen Parteien in den Gondeln nicht mischen», sagt Simon Schmid. Deshalb sollen Personengruppen, die nicht zusammengehören, in verschiedene Gondeln steigen.

Hier setzen auch die Bergbahnen Gstaad an: «In den Gondeln, die über bis zu acht Plätze verfü-

gen, wird darauf verzichtet, Gruppen zu mischen», sagt Matthias In-Albon, Chef der Bergbahnen Gstaad. Man setzt zudem auf Massnahmen, die man bereits aus Einkaufsläden kennt: So will man zum Schutz der Mitarbeiter und Gäste ebenfalls mit Markierungen am Boden und mit Desinfektionsspendern arbeiten. «Ein- und Ausgang sollen klar getrennt werden», sagt In-Albon.

Trennwände aus Plexiglas

Ennet der Kantons Grenzen gehen die Bergbahnen teilweise deutlich weiter. Das zeigt das Beispiel der Brunnli-Bahnen im Kanton Obwalden. Diese haben Trennwän-

de aus Plexiglas in ihre Kabinen eingebaut. Damit soll eine Ansteckung in luftiger Höhe verhindert werden. Das Plexiglas trennt jede Gondel in sechs Abteile. Zusätzlich dürfen trotz dieser Vorsichtsmassnahme künftig weniger als die üblichen 65 Personen in eine Gondel einsteigen. Die geringere Kapazität wollen die Brunnli-Bahnen mit einem dichteren Fahrplan kompensieren.

«Die Bergbahnen sind nicht verpflichtet, Plexiglasscheiben in den Gondeln zu montieren», sagt Keller vom Seilbahnenverband SBS dazu. Denn wenn der Mindestabstand von zwei Metern nicht einhalten werden könne, be-

stehe die Möglichkeit, Schutzmasken zu tragen, so wie es das Bundesamt für Gesundheit empfiehlt.

Voraussichtlich am Mittwoch wird der Bundesrat entscheiden, wann die Zwangspause für touristische Bahnen vorbei ist. Sollte es am 8. Juni für die Bergbahnen wieder losgehen, hat Keller vom Seilbahnenverband noch einen Hinweis: «Nicht alle Bahnen fahren bereits wieder ab diesem Tag.» In einigen Regionen beginne die alljährliche Sommersaison erst später. «Um nicht plötzlich vor stillstehenden Gondeln am Berg zu stehen, lohnt sich ein Blick auf die Internetseite der Bahnbetreiber.»

«Die Schutzkonzepte der Bergbahnen sind gefordert»

Die Berner Tourismusforscherin Monika Bandi schliesst einen Ansturm nicht aus.

Frau Bandi, kommt es am 8. Juni zum grossen Ansturm auf die Bergbahnen?

Bei schönem Wetter besteht Potenzial. Die Leute sind wieder mobiler, und die Natur ruft. Die Bergbahnen sind mit ihren Schutzkonzepten gefordert. Anbieter mit Sesselbahnen sind dabei gegenüber solchen mit grossen Gondeln im Vorteil – da lässt sich der Abstand eher wahren.

Wie schwer hat das Betriebsverbot die Bahnen getroffen?

Die Situation ist unterschiedlich. Am härtesten traf es wohl klassische Ausflugsdestinationen wie den Niesen. Das schöne Wetter im April und Mai hätte viele Leute auf den Berg gelockt.

Für wen war es weniger schlimm?

Für die Bahnen in den alpinen Skigebieten war der frühzeitige Stopp zwar auch schmerzhaft, aber wegen der ohnehin folgen-

den Nach- und Zwischensaison eher verkraftbar.

Wie wichtig ist das Sommergeschäft für die Bergbahnen?

Für viele spielt der Sommer eine kleinere Rolle. Ausnahme sind Hotspots wie das Jungfraujoch. Aber klar: Laufen die Bahnen, sind sie für viele Destinationen eine Attraktion.

Welche Folgen hat die Krise für den Tourismus generell?

Man muss zwischen kurzfristigen und längerfristigen Folgen unterscheiden. Momentan wird mit Überbrückungskrediten versucht, die Situation durchzustehen. Dieses Geld muss zurückgezahlt werden. Es ist deshalb entscheidend, wie schnell sich der Tourismus erholt. Eine zweite Epidemiewelle dürften viele Betriebe nicht überstehen, vor allem wenn es das Wintergeschäft betreffen würde.

Was sind die längerfristigen Folgen?

Tourismus ist ein Wohlstandsphänomen. Fehlt uns das Geld, gehen wir weniger in die Ferien. Eine wirtschaftliche Rezession hätte deshalb weit grössere Folgen als dieser zweimonatige Reiseabbruch.

Viele Destinationen setzen auf Einheimische. Geht diese Rechnung auf?

Schweizer Gäste sind mit 55 Prozent Anteil an den Hotelübernachtungen sehr wichtig. Trotzdem werden sie die Verluste nicht vollständig kompensieren können, schon gar nicht, wenn die Grenzen für Auslandsferien wieder aufgehen und die Kurzarbeit bei vielen das Budget verkleinert. Letzteres drückt auch auf die Stimmung der Konsumentinnen und Konsumenten: Man geht statt ins Hotel auf den Campingplatz oder unternimmt Tagesausflüge.

Was passiert, wenn die Grenzen ab Mitte Juni schrittweise wieder aufgehen?

Nach der Corona-Krise droht dem Schweizer Tourismus wohl auch noch ein Frankenschok. Für Schweizer werden Ferien in Österreich und Deutschland attraktiv, für die Nachbarn hingegen wird die Schweiz erneut teurer.

Was bedeutet das für Destinationen wie das Jungfraujoch, die stark vom ausländischen Tourismus abhängig sind?

Da benötigt es Entscheide für die unklare Zukunft: Wollen sie sich stärker auf den Schweizer und den europäischen Markt ausrichten, oder versuchen sie die Krise durchzustehen, bis wieder vermehrt Gäste aus dem weiteren Ausland kommen? Eine schwierige Entscheidung, denn auch eine Neupositionierung kostet viel Geld.

Mathias Streit

BLS erwägt doch in Ausserholligen den Hauptsitz

Standortsuche Die Bahn wollte ihr neues Hauptquartier eigentlich ausserhalb der Stadt Bern bauen.

Die Stadt Bern war aus dem Rennen. Kandidaten für den neuen Hauptsitz der BLS waren zuletzt noch Niederwangen, Zollikofen und Burgdorf. «Keiner der drei Standorte konnte jedoch vollends überzeugen», schreibt die BLS nun auf Anfrage. Die Suche nach einem neuen Arbeitsort für 800 BLS-Angestellte werde abgebrochen und neu aufgeleitet.

Das Berner Bahnunternehmen hat seinen Sitz heute in der oberen Altstadt, im einstigen Hotel Simplon an der Genfergasse. Weitere Büros befinden sich am nahen Bollwerk sowie an der Sägemattstrasse in Köniz und in Burgdorf. All diese Standorte will die BLS zusammenfassen.

Die Standortauswahl werde «erneut geöffnet» schreibt BLS-Sprecher Stefan Dauner. Die neuen Auswahlkriterien müssten noch definiert werden. Damit ist auch der eigentlich nahe liegende, aber in der ersten Auswahlrunde ausgeschiedene Standort Ausserholligen wieder im Rennen.

Im Gleisdreieck östlich der Autobahnbrücke besitzt die BLS eine Landparzelle. Diese soll zusammen mit dem deutlich grösseren Grundstück von Energie Wasser Bern (EWB) westlich der Brücke neu bebaut werden. Gemeinsam mit der Stadt Bern stellten EWB und BLS im Januar ihre Pläne vor.

EWB will BLS als Nachbarin

Vorgesehen sind ein 110-Meter-Hochhaus für den neuen Hauptsitz von EWB, zwei Wohnblocks auf dem Land von EWB sowie ein Büro- und Gewerbebau auf der Parzelle der BLS. Ausserholligen war zuerst als neuer Sitz der BLS angedacht, die Idee wurde aber verworfen. Grund dafür war unter anderem, dass der neue Sitz bis 2023 bezugsbereit sein sollte, was in Ausserholligen nicht der Fall gewesen wäre. EWB-Chef Daniel Schafer äusserte im Januar aber die Hoffnung, dass sich die BLS doch noch für Ausserholligen entscheidet.

Beim Bahnunternehmen hiess es zum Thema Ausserholligen am Montag einzig: «Ja, grundsätzlich ist auch dieser Standort wieder eine Option.» Bis wann der neue Standort bestimmt wird, sagt die BLS nicht. Sie rechnet damit, den neuen Hauptsitz frühestens 2025 beziehen zu können.

Das würde grundsätzlich zum Fahrplan für das Areal in Ausserholligen passen: Die Stadt Bern rechnet damit, dass 2022 über die Überbauungsordnung abgestimmt wird. Der Hauptsitz von EWB soll bis 2024 fertig gebaut sein. Das Areal soll nicht nur bebaut, sondern auch tiefgreifend umgestaltet werden. So sollen unter anderem die Wege zum Europaplatz und zum Gebiet Weyermannshaus nördlich der Bahngleise verbessert werden.

Was mit den heute von der BLS genutzten Immobilien passieren soll, ist offen. Die Büros am Bollwerk gehören dem Bund und der Allianz-Versicherung, der schicke Bau an der Genfergasse befindet sich im Besitz der BLS.

Adrian Hopf-Sulc