

SCHILTHORNBAHN  20XX

Schilthorn
Piz Gloria

20XX

Steilste Seilbahn der Welt
365 Tage offen

Unsere Antwort auf die immer stärker ausgelasteten Bahnen und Infrastrukturen

Die bestehende Erschliessung des Schilthorns stammt aus den 1960er-Jahren

Die bestehende Erschliessung des Schilthorns von Stechelberg über Gimmelwald und Mürren stammt aus den 1960er-Jahren und stellt eine Pioniertat für die Entwicklung des Fremdenverkehrs, aber auch für die Seilbahntechnik im Allgemeinen dar. Die Schilthornbahn war lange die längste Luftseilbahn der Welt!

Heute sind unsere Luftseilbahnen 55 Jahre alt. Natürlich wurden über all die Jahre umfangreiche Unterhaltsarbeiten geleistet und zahlreiche Erneuerungen vorgenommen. Tragende Infrastrukturen wie Fundamente, Stützen oder die Gebäude befinden sich aber noch weitgehend im Originalzustand.

Die optischen Verschönerungsmassnahmen der letzten Jahre können und dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass unsere Luftseilbahnen durch die deutlich erhöhte Nachfrage an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen sind und ersetzt werden müssen.

Im Sommer 2018 hat der Verwaltungsrat nach umfassenden Planungsarbeiten das Projekt SCHILTHORNBAHN 20XX genehmigt und zur Detailplanung freigegeben. Im April 2020 wurden die Unterlagen für die Konzession und Plangenehmigung beim Bundesamt für Verkehr BAV eingereicht. Im September 2021 erteilte das BAV die Konzessionen und die Plangenehmigung für das Grossprojekt.

Der Verwaltungsrat hat im Herbst 2015 den Auftrag für eine Masterplanung mit folgenden Vorgaben ausgelöst:

1. Die Förderkapazität muss «bergverträglich» erhöht werden, von heute rund 350 auf neu mindestens 800 Personen/Stunde. Der Berg darf aber nicht «überschwemmt» werden!
2. Reduktion der Reisezeit Stechelberg – Schilthorn von heute 32 Minuten auf rund 20 Minuten.
3. Erhöhung des Gästekomforts durch Reduktion der Umsteigerelationen.
4. Erhöhung des Gästekomforts durch Erhöhung des Platzangebotes pro Gast um 25%.
5. Optimierte Gepäcklösung für den Mürren-Gast.
6. **365 TAGE OFFEN**
Ganzjährige, ununterbrochene Erreichbarkeit Schilthorn – Piz Gloria.



Johannes Stöckli
Präsident



Christoph Egger
Direktor

20XX

Die Schilthornbahn AG wird rund CHF 100 Millionen in das Projekt SCHILTHORNBAHN 20XX investieren und damit den Komfort für die Gäste erhöhen und die Wartezeiten eliminieren.



Meilensteine der Schilthornbahn AG

55 Jahre Schilthorn - Piz Gloria: eine Erfolgsgeschichte

- 1962 Gründung der Schilthornbahn AG
- 1965 Eröffnung der Teilstrecke Stechelberg – Gimmelwald – Mürren – Birg
- 1966 Eröffnung Skilift Engetal
- 1967 Eröffnung der Teilstrecke Birg – Schilthorn
- 1968 Dreharbeiten «James Bond - Im Geheimdienst Ihrer Majestät»
- 1969 Eröffnung Drehrestaurant Piz Gloria
- 1970 Erstmals über 1 Million Sektionsfrequenzen auf der Luftseilbahn
- 1987 Neubau Transportseilbahn Stechelberg – Mürren
- 1988 – 1990 Ausbau Drehrestaurant Piz Gloria
- 1989 Erstmals über 2 Millionen Sektionsfrequenzen auf der Luftseilbahn
- 1993 Ausbau Skigebiet:
Inbetriebnahme Sesselbahnen Muttleren und Kandahar
- 1998 Übernahme Standseilbahn Mürren – Allmendhubel und Sportbahnen Mürren AG
- 1999 Renovation Standseilbahn Mürren – Allmendhubel
- 1999 Ausbau Panorama-Restaurant Allmendhubel

- 2000 Umbau Transportseilbahn Stechelberg – Mürren (Konzession für Personentransport)
- 2001 Neubau Sessellift Maulerhubel
- 2002 Bau Speichersee
1. Etappe Beschneigungsanlage Obere Hübel – Höhenlücke
- 2006 Bau der kuppelbaren Vierer-Sesselbahn Riggli
- 2009 Bau der kuppelbaren Vierer-Sesselbahn Winteregg
- 2009 Bau der Zweier-Sesselbahn Allmiboden
- 2011 Umbau Bistro Birg
- 2013 Neubau Bond World, Piz Gloria
- 2013 Neubau Aussichtsplattform Piz Gloria View
- 2014 Neubau Kinderspielplatz Flower Park, Allmendhubel
- 2014 Neubau Aussichtsplattform Skyline Walk, Birg
- 2014 Eröffnung Skyline Snowpark

- 2015 Eröffnung 007 Walk of Fame, Schilthorn
- 2016 Neubau und Eröffnung Thrill Walk, Birg
- 2016 Eröffnung Flower Trail, Allmendhubel
- 2016-2017 Sanierung und Ausbau Piz Gloria
- 2017 Erstmals über 3 Millionen Sektionsfrequenzen auf der Luftseilbahn
- 2017-2019 3. Etappe Beschneigungsanlage entlang Sesselbahn Schiltgrat, Allmiboden, Maulerhubel, Winteregg
- 2019 Kauf Hotel Blumental, Mürren
- 2021 Umzug Direktion von Interlaken nach Stechelberg
- 2022-2026 **SCHILTHORNBahn 20XX**



Zusätzliche Nutzungen

Das Projekt ermöglicht den Ausbau und die Optimierung der Verkehrsflächen

Die höhere Förderleistung birgt natürlich das Risiko, dass unser Premium-Ausflugsziel von Gästen überschwemmt werden und deshalb insgesamt an Attraktivität verlieren könnte. Angesichts der – im Vergleich zu anderen neuen Bergbahnen – bescheidenen Förderleistung von 800 Personen/Stunde sind solche Befürchtungen aber unbegründet.

Das Projekt ermöglicht den Ausbau und die Optimierung der Verkehrsflächen in allen Stationen und somit auch die Erhöhung der Gesamtkapazität des Ausflugsberges. Es werden neue Räume geschaffen, die als Verkaufs- oder Erlebnisflächen genutzt werden können.

Folgende Neuerungen gegenüber der bestehenden Luftseilbahn sind wesentlich:

- 3 Sektionen Stechelberg – Mürren – Birg – Schilthorn anstelle der bisherigen 4 Sektionen.
- Die Sektion Stechelberg – Mürren wird als klassische Pendelbahn gebaut.
- Bei den beiden Sektionen Mürren – Birg und Birg – Schilthorn handelt es sich um je 2 einspurige Funifor-Luftseilbahnen, welche unabhängig voneinander betrieben und revidiert werden können.
- Eine Umsteigerelation (Gimmelwald) kann reduziert werden.
- Die reine Fahrzeit reduziert sich von heute 20.4 Minuten auf neu 11.8 Minuten.
- Die gesamte fahrplanmässige Reisezeit von Stechelberg nach Schilthorn kann von 32 Minuten auf 24 Minuten reduziert werden.
- Die Förderleistung steigt von heute rund 350 auf neu 800 Personen/Stunde.
- Das Schilthorn kann neu an 365 Tagen im Jahr erreicht werden!

In den einzelnen Stationen werden etappenweise neue Angebote entstehen:

Stechelberg

- Bistro & Shop 110 m²
- Vollautomatisierte Gepäck- und Güterlogistik Stechelberg – Mürren

Mürren

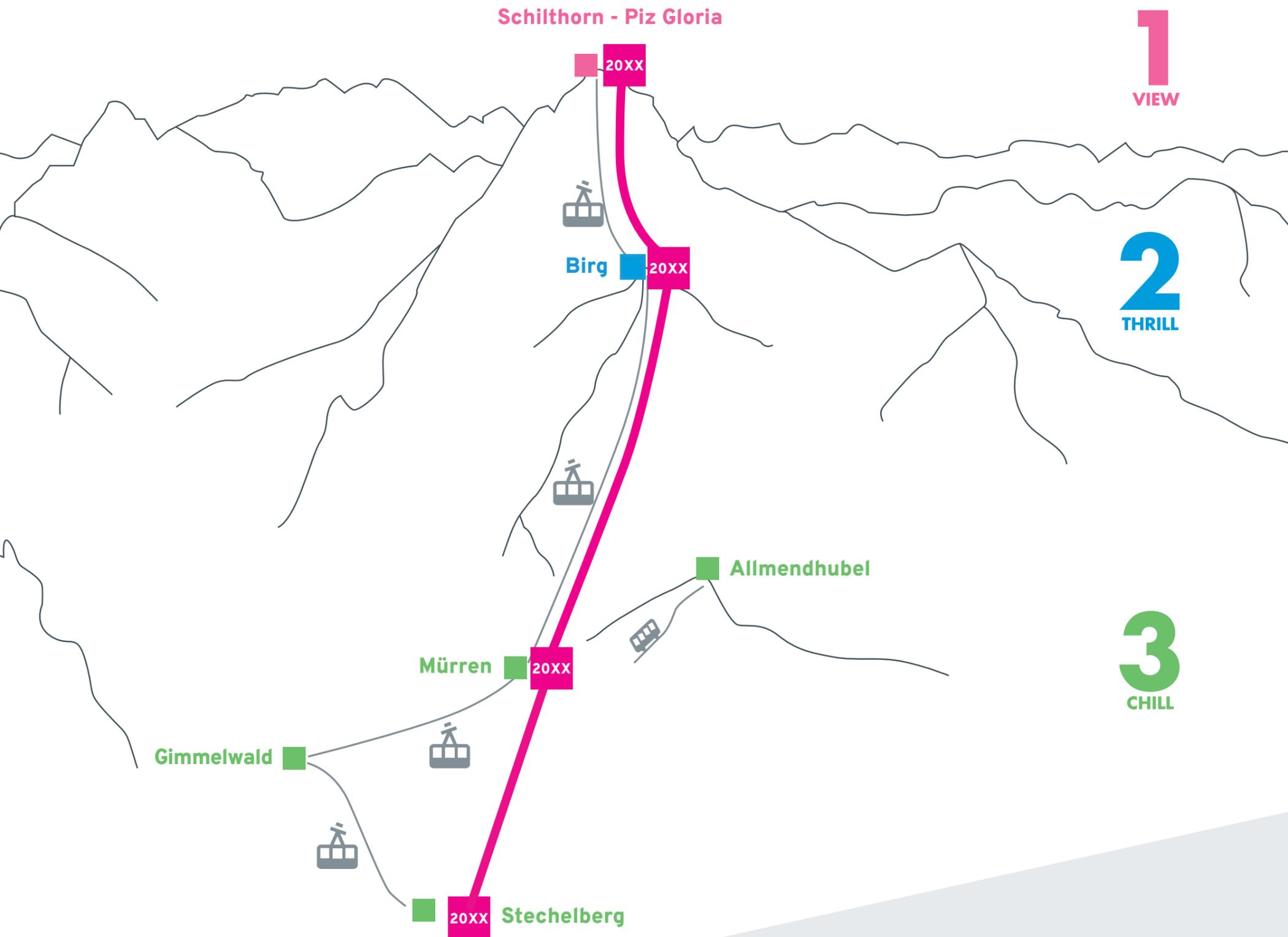
- Sportgeschäft mit Skivermietung und Restaurant 450 m²
- Skidepot mit 200 – 300 Lockers

Birg

- Bedientes Restaurant 2677 Vue des Alpes im alten Seilbahnbetonturm mit spektakulärem Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau und 160 Sitzplätzen
- Dachterrasse 300 m² mit Lounge & Liegestühlen
- Shoplokal 112 m² zu vermieten

Schilthorn

- Grosse Terrasse auf dem Dach der Seilbahnstation mit Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau
- Wettergeschütztes Foyer mit einer einzigartigen Aussicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau, die unendlich vielen Alpengipfel sowie ins Mittelland und Jura
- Shoplokal 60 m² zu vermieten



Eine völlig neu konzipierte Erschliessung

Die schnellere und bequemere Direkterschliessung Stechelberg – Mürren drängte sich im neuen Gesamtkonzept auf

Die heutige Situation ist geprägt von einer fast durchgehenden Auslastung von nahezu 100% und den vielen Umsteigevorgängen. Der Betrieb der Anlage ist komplex und muss verschiedenen Anspruchsgruppen genügen: Einwohnern von Gimmelwald und Mürren, Tagestouristen aus dem Tal, Residenzgästen in Mürren, Individual- und Gruppenreisenden aus anderen Kulturen, Skifahrern, Wanderern und... Mit der Erschliessung ist nicht nur der Personenverkehr zu bewältigen, sondern auch der Transport von Waren und Gütern nach Gimmelwald und Mürren (und zurück) sowie zu den Betrieben auf Birg und dem Schilthorn.

Eine vollständig erneuerte Erschliessung soll die Bedürfnisse der Anspruchsgruppen möglichst umfassend erfüllen und dabei mögliche Konflikte geschickt umgehen. Wesentlich sind dabei die Vergrösserung der Kapazität und die Verbesserung des Komforts für Einwohner und Gäste. Grössere Kabinen mit 25% mehr Platz pro Gast, 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 Begebenheiten bei den anderen Stationen und entlang der Strecke liessen keinen grossen Spielraum für verschiedene Varianten zu.

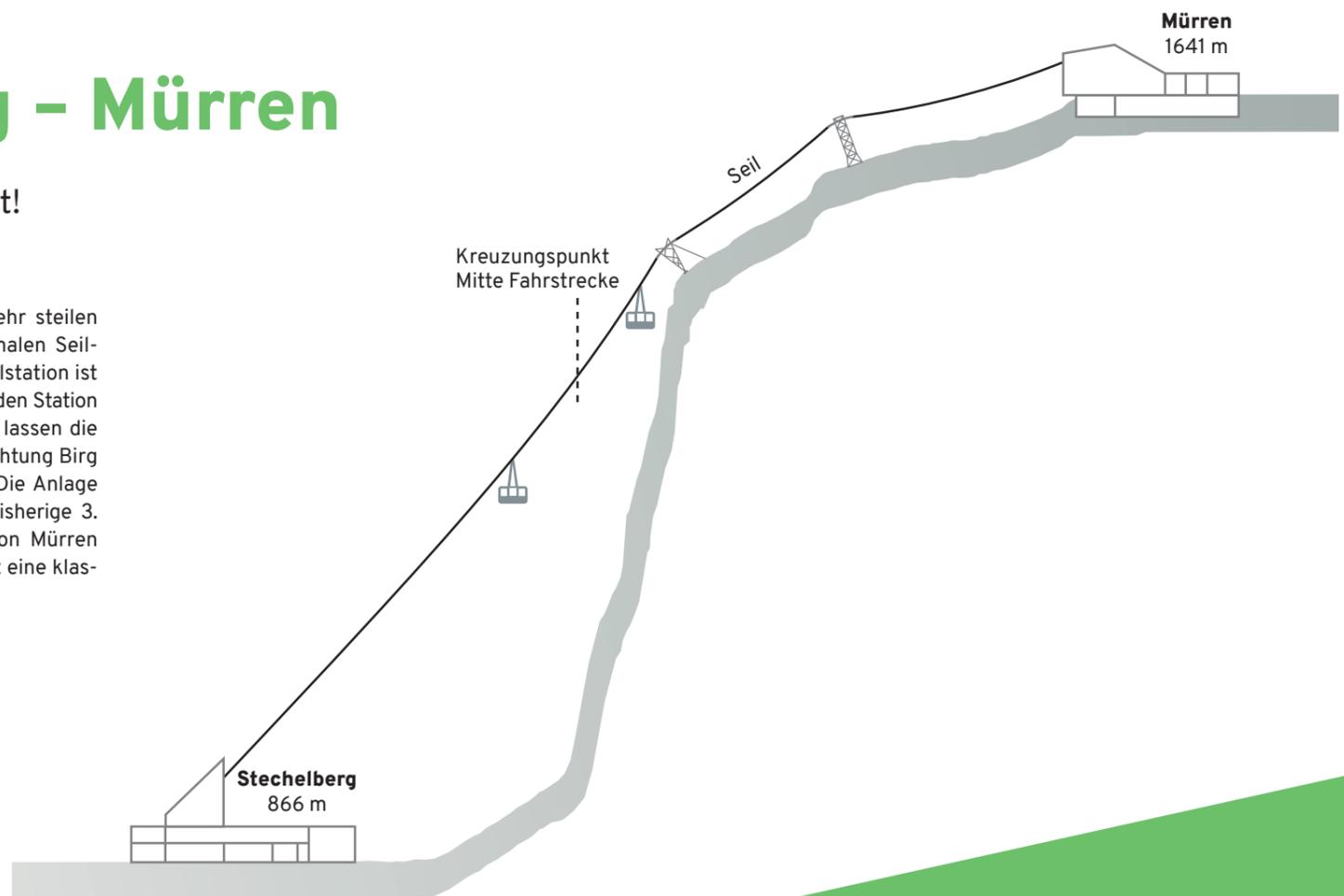
Das Bedürfnis, die Erschliessung nach Birg auch während der Bauzeit einer neuen Anlage offen zu halten, ist offensichtlich und wirtschaftlich zwingend. Diese Bedingung engte den Spielraum zusätzlich ein.

Für eine schnellere und komfortablere Erschliessung bot sich die direkte Verbindung Stechelberg – Mürren an. Das Dorf Gimmelwald wird aber weiterhin über die bestehende Bahn erschlossen. Diese Sektion kann dank einer andauernden Instandhaltung sowie gezielten Erneuerungsinvestitionen für die Zukunft erhalten werden. Eine Vergrösserung der Kapazität oder weitreichende Änderungen der Mechanik sind aber nicht angezeigt.

Stechelberg – Mürren

Steilste Luftseilbahn der Welt!

Die erste Sektion ist geprägt durch den sehr steilen Anstieg im ersten Seilfeld und einer maximalen Seilneigung von über 160%. Der Standort der Talstation ist aus betrieblichen Gründen nahe der bestehenden Station Richtung Gimmelwald zu wählen. In Mürren lassen die bestehenden Häuser und die Weiterfahrt Richtung Birg nur einen einzigen möglichen Korridor zu. Die Anlage benötigt neu nur noch 2 Stützen, auf die bisherige 3. Stütze mitten in den untersten Häusern von Mürren kann verzichtet werden. Auf der Sektion 1 ist eine klassische, zweispurige Pendelbahn geplant.



Technische Daten

Horizontale Länge: 1190 m

Höhendifferenz: 775 m

Anzahl Stützen: 2

Geschwindigkeit: 7.0 m/s

Fahrzeit: 3:54 Minuten

Kabinen: 85 Personen/Kabine

Förderleistung: 800 P/h



Mürren - Birg

Gipfelstation und Umsteigeort – markante Architektur über dem Abgrund

Die zweite Sektion ist eine lange Sektion, die dennoch die Kapazität der vorangehenden und nachfolgenden Sektionen erreichen soll. Aus diesem Grund sind Kabinen mit einem grösseren Fassungsvermögen von 100 Personen notwendig.

Das Geländeprofil lässt es zu, dass nur noch eine Stütze gebaut werden muss. Stationen und Linienführung der Seilbahn wurden so gelegt, dass sie während des Be-

triebs der bestehenden Bahn (und der Transportseilbahn) gebaut werden können. Damit ist kein Betriebsunterbruch für die Erschliessung nach Birg notwendig.

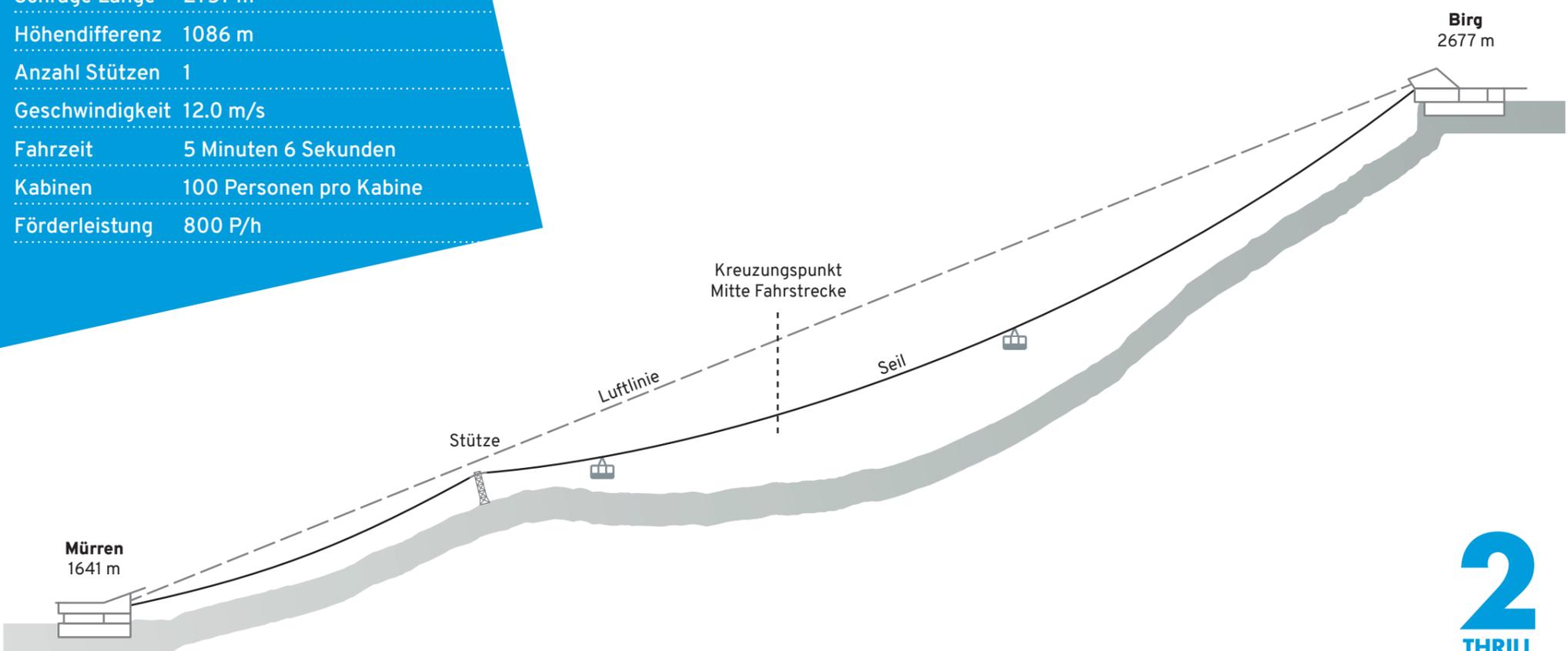
Die sich daraus ergebende Situierung der Talstation in Mürren macht es notwendig, dass die Perronebene um ein Stockwerk höher gelegt wird. Dadurch ergeben sich andererseits aber Vorteile bei der Einbettung der Station ins Gelände. Die geräumigeren Kabinen und die

grössere Spurweite bedingen auch grössere Stationsvolumen. Für diese Sektion bietet sich das System von zwei unabhängigen, einspurigen und äusserst windstabilen Funiforbahnen an, wie sie in Südtirol und anderswo bereits mehrmals realisiert worden sind.



Technische Daten

Schräge Länge	2757 m
Höhendifferenz	1086 m
Anzahl Stützen	1
Geschwindigkeit	12.0 m/s
Fahrzeit	5 Minuten 6 Sekunden
Kabinen	100 Personen pro Kabine
Förderleistung	800 P/h

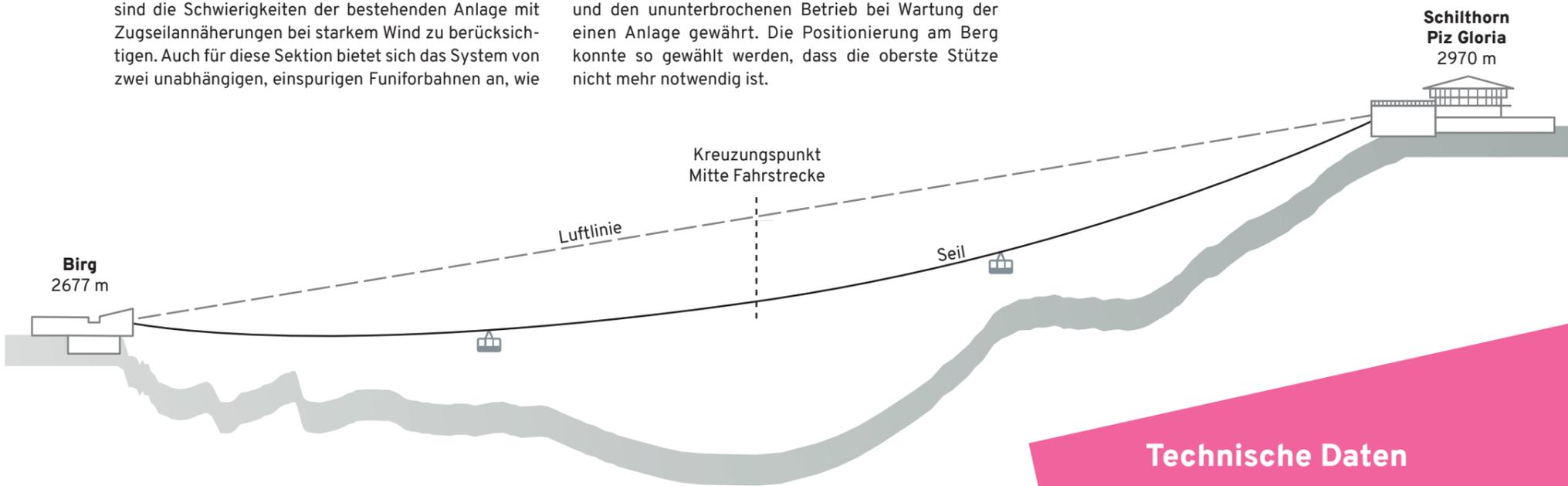


Birg – Schilthorn

Piz Gloria – Ikone für Technik und Tourismus in der Schweiz

Der Platz für neue Stationen in Birg und auf dem Schilthorn ist knapp. Um die Kapazität zu erreichen, ist neu eine zweispurige Anlage sinnvoll und notwendig. Dabei sind die Schwierigkeiten der bestehenden Anlage mit Zugseilannäherungen bei starkem Wind zu berücksichtigen. Auch für diese Sektion bietet sich das System von zwei unabhängigen, einspurigen Funiforbahnen an, wie

sie z. B. im Südtirol bereits mehrmals gebaut worden sind. Durch dieses System kann eine windstabile Anlage gebaut werden, die weitere Vorteile bei der Bergung und den ununterbrochenen Betrieb bei Wartung der einen Anlage gewährt. Die Positionierung am Berg konnte so gewählt werden, dass die oberste Stütze nicht mehr notwendig ist.



Technische Daten

Schräge Länge	1745 m
Höhendifferenz	283 m
Anzahl Stützen	0
Geschwindigkeit	7.3 m/s
Fahrzeit	5 Minuten 2 Sekunden
Kabinen	100 Personen pro Kabine
Förderleistung	800 P/h



Schilthorn – Piz Gloria 365 Tage im Jahr offen

Schilthorn – Piz Gloria wird dank der neuen Funifor-Technik ganzjährig erreichbar und offen sein. Die beiden Spuren der Funifor-Seilbahnen können unabhängig voneinander betrieben und revidiert werden, was eine unterbrechungslose Erreichbarkeit unseres Berges sicherstellt. Der ganzjährige Betrieb ist vor allem für den internationalen Reiseverkehr wichtig. Auch für die Wintersportler ist dies eine wichtige Verbesserung, weil zukünftig keine Skitage mehr revisionsbedingt verpasst werden.

Neue Kabinen – mehr Platz und Komfort

Kabinen mit Cabrio-Feeling geben ein Gefühl für die extreme Höhe

Bei den neuen Luftseilbahnkabinen des Bahnprojekts Schilthornbahn 20XX wird auf mehr Platz und Komfort gesetzt. Grosse, teils offene Fenster und integrierte Heizsysteme sorgen zudem für mehr Aussicht. Güter und Waren auf der untersten Sektion werden vollautomatisiert mittels Unterlast-Containern transportiert.

Die neuen Kabinen der Luftseilbahn Schilthornbahn 20XX, zwei pro Sektion, versprechen mehr Platz und Komfort. Jede Person verfügt über 25 Prozent mehr Platz als in den heutigen Kabinen. Zwischen Stechelberg und Mürren können die Fahrzeuge je 85 Personen aufnehmen. Auf den oberen beiden Sektionen zwischen Mürren und dem Schilthorn sind es je 100 Personen. Scheiben bis zum Kabinenboden garantieren eine nahezu uneingeschränkte Aussicht. Dank breiten Türen von bis zu knapp drei Metern ist ein schneller und angenehmer Ausstieg möglich. Das schlichte, kantige Design fügt sich elegant in die schroffe Felslandschaft ein.

Fahrt mit Cabrio-Feeling

Die neuen Kabinen zwischen Stechelberg und Mürren sowie Mürren und Birg können mit offenem Fenster gefahren werden. Durch das Herunterlassen der berg- und talseitigen Scheiben bis auf Brusthöhe wird ein Cabrio-Feeling erreicht. Diese Funktion unterstützt nicht nur die Lüftung und im Sommer die Kühlung der Kabinen, sondern ermöglicht auch unverfälschte Fotos und ein Gefühl für die extreme Höhe und Steigung.

Integrierte Heizsysteme für mehr Komfort und bessere Sicht

Alle Kabinen verfügen über eine Bodenheizung und integrierte Scheibenheizungen, die jeweils in den Stationen aufgeladen werden. Die Heizsysteme sind allerdings nicht für das Erwärmen der Kabinen gedacht. Vielmehr schützen ein geheizter Boden vor Anhaftung von Schnee und Eis im Winter sowie geheizte Scheiben vor deren Vereisen oder Beschlagen. Nur so wird stets

eine klare Sicht auf das umliegende Bergpanorama ermöglicht.

Wichtiger Partner im Kabinenbau

Lieferant und Hersteller der Kabinen ist die Firma Carvatech aus Oberwies in Österreich. Als einer der führenden Seilbahnkabinenbauer konnte das Unternehmen mit seiner innovativen, designorientierten Aluminium-Leichtbautechnik und der erstklassigen Qualität überzeugen.

Funifor Seilbahn – perfekte Lösung für besondere Herausforderungen

Das neue Seilbahnsystem bringt hohe Windstabilität und ermöglicht 365 Tage pro Jahr Betrieb

Funifor ist ein von Doppelmayr/Garaventa patentiertes Seilbahnsystem und die perfekte Lösung für besondere Herausforderungen. Auf dem internationalen Markt ist die windstabile Pendelbahn technologisch einzigartig und rangiert in Sachen Sicherheit, Technik und Ökonomie ganz oben. Mit ihrer niedrigen Bahnhöhe und ihrem kurzen Gehänge schmiegt sich die Funifor ans schwierige Hochgebirge und meidet so jede wettergefährliche Exponiertheit.

Innovation und Stabilität

Technisch gesehen wird das Funifor-Zugseilsystem aus einem einzigen gespleissten Seilring realisiert. In beiden Stationen wird das Seil auf vertikalen Scheiben abgelenkt: zwei an der Antriebsstation im Tal und zwei an der Umlenkstation am Berg. Der grosse Abstand zwischen den Trageseilen beugt der Querverwindung vor und garantiert hohe Windstabilität. Das Laufwerk der Kabinen ist mit vier horizontal ausgerichteten Ausgleichsscheiben ausgestattet, welche die Installation eines mechanischen Verankerungssystems zwischen Zugseil und Laufwerk überflüssig machen (Verankerungspoller oder Vergusskegel). Auf Grund dieser Tatsache ist es jederzeit möglich, das Zugseil auf seiner Gesamtlänge zu prüfen.

Zwei unabhängige Fahrstrecken bieten Förderleistungskombinationen, die vorher im Seilbahnbau unvorstellbar waren. Dank der durchdachten Technik kann bei Bedarf

nur ein Teil der Anlage betrieben werden. Dies erleichtert beispielsweise Wartungsarbeiten und erhält währenddessen die Verfügbarkeit, da lediglich ein Abschnitt stillgelegt wird.

Technische Perfektion nach Mass

Gemeinsam mit dem Kunden entwickelt Doppelmayr/Garaventa massgeschneiderte Lösungen. Die Funifor zählt zu den innovativen Seilbahnsystemen, die sich nicht nur in extremen Höhen bewähren.

Präzise Technik und kompakte Bauweise prägen das Erscheinungsbild der Funifor – passgenau bis ins kleinste Detail. Technisch konsequent und charakteristisch sind die kleinen, flachen und kompakten Stationsbauten. Sie ermöglichen kürzere und kostensparende Planungs- und Fertigungszeiten und lassen sich umweltschonend ans Gebirge anpassen.

Das doppelte Zugseil, der geschlossene Zugseilring, die kleineren Seil- und Scheibendurchmesser sowie das Getriebe sind wartungsarm konstruiert. All das unterstreicht die Ökonomie, Ergonomie und Langlebigkeit dieses Seilbahnsystems. Die unabhängig voneinander

angetriebenen Fahrzeuge sind ein wichtiges Sicherheitsmerkmal der Funifor. Eine zusätzliche Bergebahn wie bei herkömmlichen Seilbahnen ist damit überflüssig geworden. Dank der integrierten Räumung ist es jederzeit möglich, eine Kabine in die jeweilige Talstation zu ziehen.

Das Wichtigste im Überblick

- Kurzes Gehänge und dadurch kompakte, flache Stationsbauten
- Unabhängige Antriebe für jedes Fahrzeug und somit keine Bergebahn notwendig
- Breite Seilspur, hohe Windstabilität
- Gespleisste Zugseilschleife
- Wartungsfreundlich





Steilste Luftseilbahn der Welt – 160 % Steigung!

775 Meter Höhendifferenz auf 1194 Metern Länge

Mit dem Projekt SCHILTHORNBAHN 20XX wird zwischen der Talstation Stechelberg und dem Dorf Mürren auf direkter Linie die steilste und gleichzeitig eine der spektakulärsten Luftseilbahnen der Welt entstehen. Auf einer Länge von 1194 Metern wird sie eine Höhendifferenz von 775 Metern bewältigen und eine maximale Steilheit von 159,4 % erreichen. Dabei wird sie die Mürrenfluh überwinden, die von sehr vielen Basejumpern als Sprungrampe genutzt wird. Aus der neuen Luftseilbahn können diese waghalsigen Sprünge aus nächster Nähe beobachtet werden. Bei einer Geschwindigkeit von 7 Metern pro Sekunde wird die Fahrzeit 3 Minuten und 54 Sekunden betragen.

Die aktuell steilste Luftseilbahn der Welt wird in Norwegen betrieben: der Loen-Skylift weist eine maximale Steigung von 133% auf. Die Standseilbahn mit der grössten Steigung liegt in der Schweiz: Die Stoosbahn weist eine maximale Steilheit von 110% auf. Wie die Bahnen in Loen und am Stoos wird auch die neue Pendelbahn zwischen Stechelberg und Mürren von der Gruppe Doppelmayr/Garaventa gebaut. Sie ist die marktführende Herstellerin im Seilbahnbau

Energiemanagement – effizientes Hybrid-Batterie System

Nachhaltigkeit ist das zentrale Thema der Zukunft

Die Schilthornbahn investiert im Rahmen des Bahnprojekts Schilthornbahn 20XX in ein neuartiges, effizientes Hybrid-Batterie-System. Mittels gespeicherter Bremsenergie und Photovoltaik kann die Bahn für einzelne Fahrten vollständig autark betrieben werden.

Energieverbrauchsspitzen und Energiekosten können dadurch stark gesenkt werden. Das Energiemanagement der neuen Schilthornbahn 20XX steht ganz im Zeichen der Nachhaltigkeit: Das neuartige Energiesystem nutzt die Brems- und generatorische Energie und wird zusätzlich unterstützt durch Photovoltaik, um unabhängig und kostensparend Strom zu speichern und im richtigen Moment zur Verfügung zu stellen. Mit diesem Vorgehen werden der Energiebedarf und die Verbrauchsspitzen so optimiert, dass keine neue, zusätzliche Freileitung nötig ist.

Energieeffizientes Hybrid-Batterie-System

Das Konzept basiert auf zwei Stufen: Die Fahrprogramme der Bahnen werden so aufeinander abgestimmt, dass die generatorische Leistung der talwärts fahrenden Bahn optimal mit der motorischen Leistung der bergwärts fahrenden Bahn verknüpft wird und diese so hochziehen kann. Eine talwärts fahrende vollbesetzte Kabine muss sogar noch gebremst werden. Die dabei frei werdende generatorische Energie wird zurückgewonnen und in einer lokal installierten Hybrid-Batterie

gespeichert. Energiespitzen werden entsprechend durch diese gespeicherte Energie abgedeckt. Die Batterie wird als Energiepuffer verwendet, um vom Netz möglichst konstante Energie beziehen zu können. Zusätzlich kann sie mit Sonnenenergie geladen werden, die in einer Photovoltaikanlage bei der Station Birg generiert wird. Die Akkus werden somit ständig geladen, auch wenn die Bahn steht. Dadurch ist auch bei einem Stromausfall noch eine Fahrt mit reduzierter Geschwindigkeit möglich.

Namhafte Partner im Seilbahnbau

Bei der Umsetzung des Energie-Konzepts kann die Schilthornbahn in enger Zusammenarbeit vom Know-how und Fachwissen namhafter Partner, dem Bahnbauer Garaventa sowie der Frey AG Stans, profitieren. Letztere liefert als renommierte Steuerungsherstellerin modernste Steuerungstechnik mit selbst entwickelter Software..

Starke Einsparung von Energiekosten

Die Energiekosten können mit dem neuen System trotz Verdoppelung der Förderkapazität um rund 10 Prozent gesenkt werden. «Das fällt stark ins Gewicht, zumal

der Strom einen erheblichen Teil der Betriebskosten ausmacht», stellt Christoph Egger, Direktor der Schilthornbahn, fest. «Das Konzept wurde erstmals bei der Standseilbahn Biel – Magglingen umgesetzt. Die Schilthornbahn wird als zweite Bahn und in deutlich grösserem Ausmass auf dieses System setzen», führt Egger weiter aus. Längerfristig betrachtet werden die Investitionen in das neue System innerhalb von rund fünf Jahren amortisiert sein. Die erwartete Lebensdauer der Batterien wird rund zehn Jahre betragen, danach wird jeweils eine neue, wesentlich leistungsstärkere Batterien-Generation verfügbar sein. Die Wirtschaftlichkeit und der zusätzliche Aspekt der Nachhaltigkeit und der Kosteneinsparung sprechen für die Investition.

Gepäcklogistik – ohne Stress in die Ferien

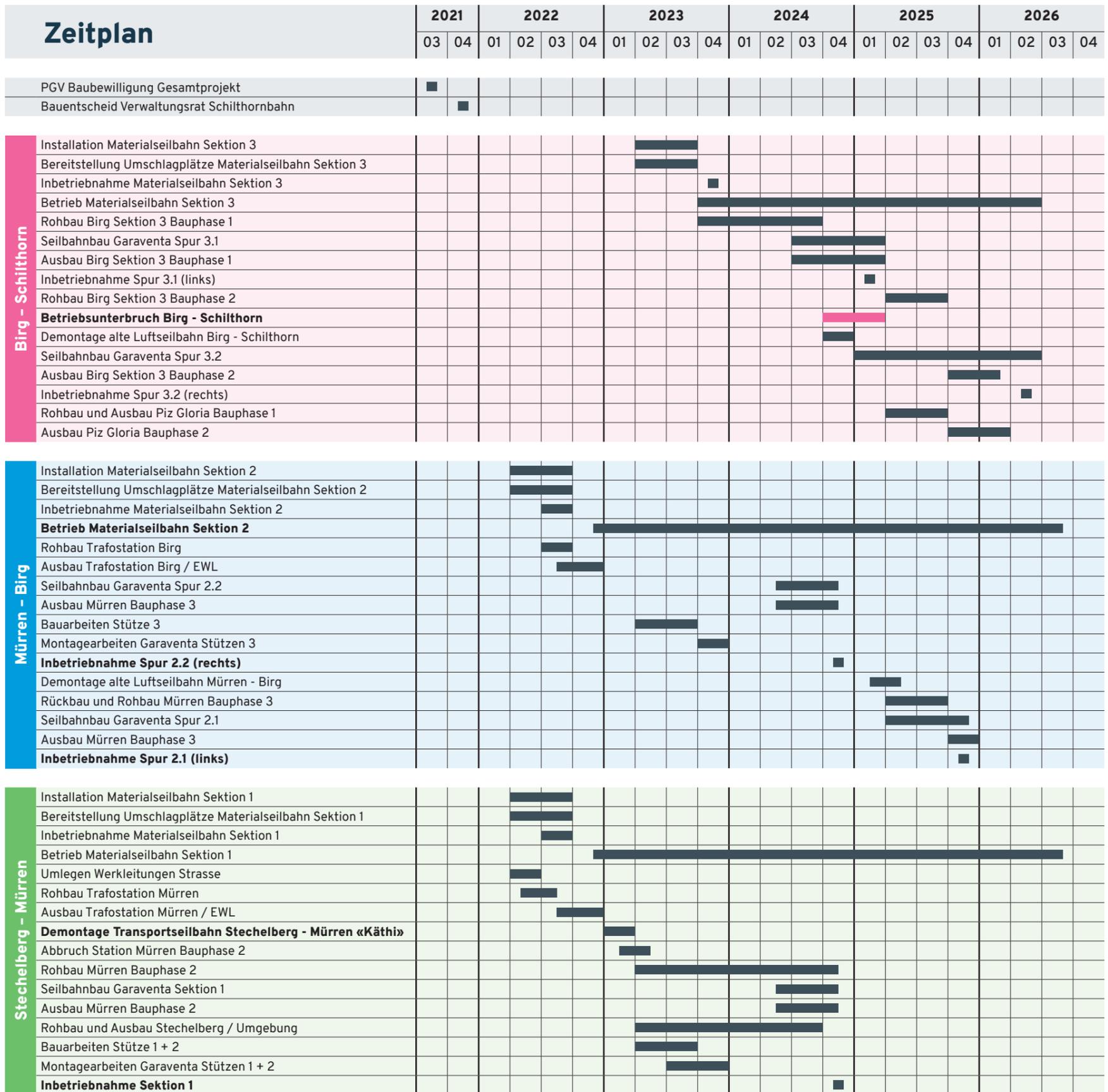
Die Luftseilbahn Stechelberg – Mürren stellt u. a. die Erschliessung des Wohn- und Ferienorts Mürren mit seinen zahlreichen Erstwohnungen, Hotels und Ferienwohnungen sicher.

Die Gepäcklogistik hat deshalb eine sehr hohe Bedeutung. Das Gepäck wurde in der Vergangenheit mit der Transportseilbahn «Käthi» transportiert, die Leistungsfähigkeit war begrenzt.

Mit der neuen, vollautomatisierten Gepäcklogistik möchten wir sicherstellen, dass das Gepäck in der Regel mit derselben Bahn befördert wird, die der Gast benutzt. Die Gepäckaufgabe erfolgt an der Kasse gleichzeitig mit dem Kauf des Bahntickets. Das Gepäck kann dabei gegen eine Gebühr bis ins Hotel resp. in die Ferienwohnung oder gratis in die Bergstation in Mürren geschickt werden. In der Station Mürren kann das Gepäck in der Gepäckzone abgeholt oder im Gepäckraum bis zur Abholung eingelagert werden. Es ist unser Bestreben, den Einheimischen und Feriengästen einen guten und zeitgemässen Service anbieten zu können.



Projekt SCHILTHORNBAHN 20XX



Bauprogramm



Entwicklung und
Baufortschritte erleben

www.schilthornbahn20xx.ch