

Ja zur neuen Haltestelle

Thun Gestern sagte nach dem Ständerat auch der Nationalrat Ja zu einem neuen Bahnhof Thun-Nord.

Schon seit Jahren wird der Pendlerbahnhof Thun-Nord diskutiert, zu konkreten Plänen reichte es bisher nicht. Seit gestern ist aber klar: Der Bahnhof Thun-Nord soll bis 2035 Realität werden. Bereits vor drei Wochen konnte ein wichtiger Erfolg für die neue Haltestelle in Thun gefeiert werden, als die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ihr Budget für den Ausbau der Bahninfrastruktur erweiterte und den Bahnhof Thun-Nord in ihre Projekte aufnahm (wir berichteten). Nun haben sowohl der Ständerat als auch der Nationalrat während der Sommersession dem Entwicklungsprogramm der Eisenbahninfrastruktur zugesagt. In einem Differenzbereinungsverfahren werden ab nächster Woche noch einige Details geklärt.

Nicht nur ein Bahnhof

Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP) warnt jedoch noch während der Session, dass nicht darauf vertraut werden soll, dass der Bau des Bahnhofs Thun-Nord auch eine allgemeine Entwicklung zur Folge habe. Für sie stehe der Bau eines Bahnhofs daher nicht an erster Stelle. «Wenn eine solche Haltestelle gebaut wird, braucht es dort eine Infrastruktur», sagt Sommaruga. «Ich hoffe einfach, dass man dann in dieser Region wirklich auch clevere, intelligente Lösungen sucht, damit das Umsteigen bei dieser Haltestelle tatsächlich funktioniert.» Die Einbindung in ein grösseres Projekt, das auch die Umgebung des Bahnhofs einbezieht, sei deshalb sinnvoll.

Dieser Meinung ist auch **Raphael Lanz (SVP), Thuner Stadtpräsident**, der eine weiter gefasste Entwicklung des Gebiets gutheisst. «Es ist sehr erfreulich, dass der Bahnhof Thun-Nord in die Infrastrukturprojekte aufgenommen wurde. Das zeigt auch deutlich, dass wir da von einem wichtigen Entwicklungsgebiet mit grossem Potenzial sprechen», sagt er. «Es geht nicht nur um einen Bahnhof, sondern um ein Gebiet, das sich entwickeln soll. Die Entwicklung von Verkehr und Wirtschaft soll koordiniert werden.» Ausserdem befindet sich das Areal, auf dem die neue Haltestelle entstehen soll, im Entwicklungsschwerpunkt Thun-Nord, was laut einer Medienmitteilung der Stadt Thun die Attraktivität des Gebiets auch für Unternehmen und Investoren steigere.

Mehr Attraktivität

Auch Jürg Marti (SVP), Gemeindepräsident Steffisburg, freut sich über das Resultat. Er ist davon überzeugt, dass mit dem Bau einer S-Bahn-Haltestelle Thun-Nord automatisch auch eine Entwicklung in der Umgebung stattfinden wird. «Auch wenn die Entwicklung nicht so schnell kommt, es wird auf jeden Fall eine wesentliche Veränderung geben», sagt Marti. Das sehe man vor allem auch am Beispiel Wankdorf, wo der Bahnhof einen grossen Einfluss auf die Infrastruktur und Wirtschaft hatte. «Infrastruktur bedeutet Attraktivität», sagt er. «Wenn wir nicht jetzt etwas unternehmen, wird das ÖV-Thema in Thun zu einer immer grösseren Herausforderung!»

Irina Eftimie

Einigung im Skiabo-Streit erreicht

Wintersport Die Verantwortlichen haben den Entscheid umgestossen: Das Skigebiet Schilthorn-Mürren bleibt Teil des Top-4-Skiabos. Ausschlaggebend waren Gespräche unter anderem über die Preisstrategie.



Schilthorn und das Dreigestirn Eiger, Mönch und Jungfrau rücken wieder näher zusammen. Foto: Archiv

Samuel Günter

«Top-4-Skipass ohne Schilthorn» titelte diese Zeitung vor zwei Wochen, und die Aufregung war gross: Leute machten ihrem Ärger in Leserbriefen und den sozialen Medien Luft, und eine Onlinepetition wurde lanciert. Nun stossen die Verantwortlichen der Jungfrau-Skiregion den Entscheid um. «Das Top-4-Abo wird in der Wintersaison 2019/2020 unverändert in allen Teilgebieten akzeptiert», schrieben sie gestern in einer Medienmitteilung.

Der Top-4-Skipass ist ein gemeinsames Angebot der Gebiete Adelboden-Lenk, Gstaad, Meiringen-Hasliberg und der Jungfrau-Region. Anlässlich ihrer Tarifkonferenz haben die Verbundpartner der Jungfrau-Skiregion (Jungfrauabahn, Gondelbahn Grindelwald-Männlichen, Schilthornbahn, Luftseilbahn Wengen-Männlichen, Skilift Bumps, Skianlagen Wengiboden, Doppelskilift Bodmi) Mitte Mai mit «grosser Mehrheit» beschlossen, den Gültigkeitsbereich des Abonnements anzupassen und ohne das Gebiet Mürren-Schilthorn in die kommende Wintersportsaison zu starten. Man sei überzeugt gewesen, den Kunden weiterhin ein attraktives Angebot zu

unterbreiten, «zumal ein Grossteil der Wintersportler nicht Gebrauch vom Schilthorngebiet gemacht» habe. Neu werden als Grund auch «die unvereinbaren Angebots- und Preisphilosophien der Unternehmen» genannt. Dadurch sei «keine Basis für eine enge Zusammenarbeit mehr gegeben».

Differenzen bereinigt

«Nach Gesprächen mit den Verantwortlichen der Schilthornbahn konnten die unternehmerischen Differenzen, insbesondere in puncto Tiefpreisstrategie, bis Anfang Juni 2019 bereinigt werden», teilt die Jungfrau-Skiregion nun mit. Eine Konsequenz aus den Gesprächen sei, dass die Schilthornbahn ab 1. Januar 2020 den Swiss Travel Pass ausserhalb der bewohnten Orte nicht mehr gratis akzeptiere. «Damit folgt sie den Bestrebungen der Verbundpartner, sich gegen die branchenschädigenden und marktverzerrenden Tiefpreise einzusetzen.»

Um die Jungfrau-Skiregion als Gesamtes zu stärken, werde sich die Schilthornbahn in Zukunft «aktiver im Namen der gesamten Region engagieren und die gemeinsame Marktbearbeitung mit den Verbundpartnern verstärkt unterstützen sowie die gefällten Entscheide mittragen».

Die Verantwortlichen sind überzeugt, damit im Interesse ihrer Kunden zu handeln und die erfolgreiche Zukunft der Jungfrau-Skiregion voranzutreiben.

«Sieg für den Gast»

Christoph Egger, Direktor der Schilthornbahn AG, spricht von einem «positiven Entscheid» und «einer guten Lösung». «Es ist ein Sieg für den Gast.» Den Gästebedürfnissen werde damit Rechnung getragen.

Urs Kessler, CEO der Jungfrauabahn, betont, dass der Ausschlussentscheid, wie auch jetzt das Rückkommen, jeweils ein demokratischer Entscheid der Verbundpartner war. «Und nicht der Jungfrauabahn.» Die Teilnahme am Swiss Travel Pass sei dabei nur eine der Einzelaktionen der Schilthornbahn gewesen, die gegen die Interessen der Kooperation war. So habe das Unternehmen etwa auch in einer frühen Phase gegen die V-Bahn Einsprache erhoben.

Eine Aussage, die von Andreas Kaufmann, Verwaltungsratspräsident der Gondelbahn Grindelwald Männlichen (GGM) AG, gestützt wird: «Wir waren vor den Kopf gestossen wegen wiederkehrender Alleingänge der Schilthornbahn AG», erklärte er gestern an der Generalversamm-

lung der GGM (Bericht Seite 2). Man habe deshalb innerhalb der Jungfrau-Skiregion den Ausschluss der Schilthornbahn aus dem Top-4 Saison-Abonnement unterstützt.

«Als grösstem der Partner innerhalb der Jungfrau-Skiregion kommt der Jungfrauabahn auch eine integrierende Funktion zu», erklärt Kessler. Aber man dürfe auch nicht alles akzeptieren. «Zudem wird von uns erwartet, neue Produkte zu entwickeln, die der ganzen Region zugutekommen.» Eine Herausforderung, die man gerne annehme. Kessler verweist dabei auch auf den Top-4-Skipass, der auf Initiative der Jungfrauabahn geschaffen worden sei.

Intensive Gespräche

Kessler und Egger betonten, dass es nicht – wie oft portiert – wegen persönlicher Streitigkeiten zwischen ihnen zum Eklat gekommen sei. «Wir führen beide ein Unternehmen; dass die Ziele dabei nicht immer deckungsgleich sind, ist normal. Aber es gibt keinen Streit zwischen uns», erklärt etwa Egger. In den letzten Tagen habe man intensive Gespräche geführt. «Und das war gut so», meint der Schilthornbahn-Direktor. Nun habe man wieder eine gute gemeinsame Grundlage. Auch Kessler sagt,

man wolle jetzt wieder nach vorne schauen.

Ein Wunsch, dem sich auch Daniel Zihlmann, Geschäftsführer der GGM, anschliesst. «Es ist gut, dass wir eine gemeinsame Lösung gefunden haben», erklärt er gegenüber dieser Zeitung. «Jetzt ist es aber auch wichtig, dass sich alle daran halten.»

Druck oder Geschäftssinn?

Ob die öffentlichen Reaktionen eine Rolle beim Entscheid gespielt haben, beurteilen Egger und Kessler unterschiedlich. «Der Druck der Skipiste spielte sicher mit», meint Egger. «Es war ein gemeinsamer Entscheid des Verbundes, der geschäftlich Sinn macht», sagt Kessler.

Abopreise

Der Top-4-Skipass, gültig für die Skidestinationen Adelboden-Lenk, Gstaad, Meiringen-Hasliberg und die Jungfrau-Skiregion, kostet 666 Franken und kommt ab 1. September in den Verkauf. In der Jungfrau-Skiregion komme es auf die neuen Saison hin einzig zu einer leichten Anpassung beim Saisonabonnement für Einheimische, wie die Verantwortlichen mitteilen: Dieses gibt es neu für 480 Franken (Basis Erwachsene). (pd/sgg)

Kommentar

Miteinander sprechen, Lösungen suchen und finden

Es braucht Grösse, nach harten Worten das Gespräch wieder zu finden. Es braucht Grösse, nach Enttäuschungen wieder Vertrauen zu fassen. Und es braucht Grösse, einen gefassten Entscheid umzustossen. Diese Grösse bewiesen die Verantwortlichen der an die Jungfrau-Skiregion angeschlossenen Bergbahnen.

Jüngst zeigten die Oberländer Wintersportorte einen sanften Aufwärtstrend. Notabene in

einem stark umkämpften, schrumpfenden Markt. Neben den Investitionen in die Anlagen und dem grossen Engagement der Angestellten spielte dabei eine Rolle, dass man gewillt war, neue Wege zu gehen.

Dazu zählt der Top-4-Skipass: ein starkes Angebot, das ein Zeichen gegenüber der Konkurrenz setzte. Vor einigen Jahren wäre es undenkbar gewesen, dass sich Adelboden-Lenk, Gstaad, Meiringen-Hasliberg

Unter dem Strich sind so alle Gewinner: die Bahnen, die Regionen und der Gast sowieso.

und die Jungfrau-Skiregion auf ein gemeinsames Angebot hätten einigen können. Doch man hat miteinander gesprochen, hat Lösungen gesucht und gefunden.

Vor diesem Hintergrund wäre ein definitives Ausscheiden des Schilthorngebiets aus dem Angebot ein schlechtes Zeichen gewesen. Nach dem Motto: Die Oberländer Bergbahnen können sich nicht zusammenraufen, wenn es hart auf hart geht.

Doch die Vernunft setzte sich am Ende durch. Man hat miteinander gesprochen, hat Lösungen gesucht und gefunden. Unter dem Strich sind so alle Gewinner: die Bahnen, die Regionen und der Gast sowie so.



Samuel Günter
Redaktor