GRINDELWALD

3. NOVEMBER 2013
SonntagsZeitung

SEITE 90

FIRST: VOLLES PROGRAMM ABSEITS DER PISTEN

SEITE 94

KLEINE SCHEIDEGG-MÄNNLICHEN: GÖLÄ IN TOPFORM

SEITE 87

JUNGFRAUJOCH: ASIATEN WOLLEN HOCH HINAUS

EIGER, MONCH UND PULVERSCHNEE

Eine Zusammenarbeit der Jungfraubahnen, Grindelwald Tourismus und der SonntagsZeitung

DIE JUNGFRAU WILL HOCH HINAUS

Das Jungfraujoch ist ein Touristenmagnet. 2012 wurden 833 000 Gäste gezählt – ein Rekord

VON MARIUS LEUTENEGGER

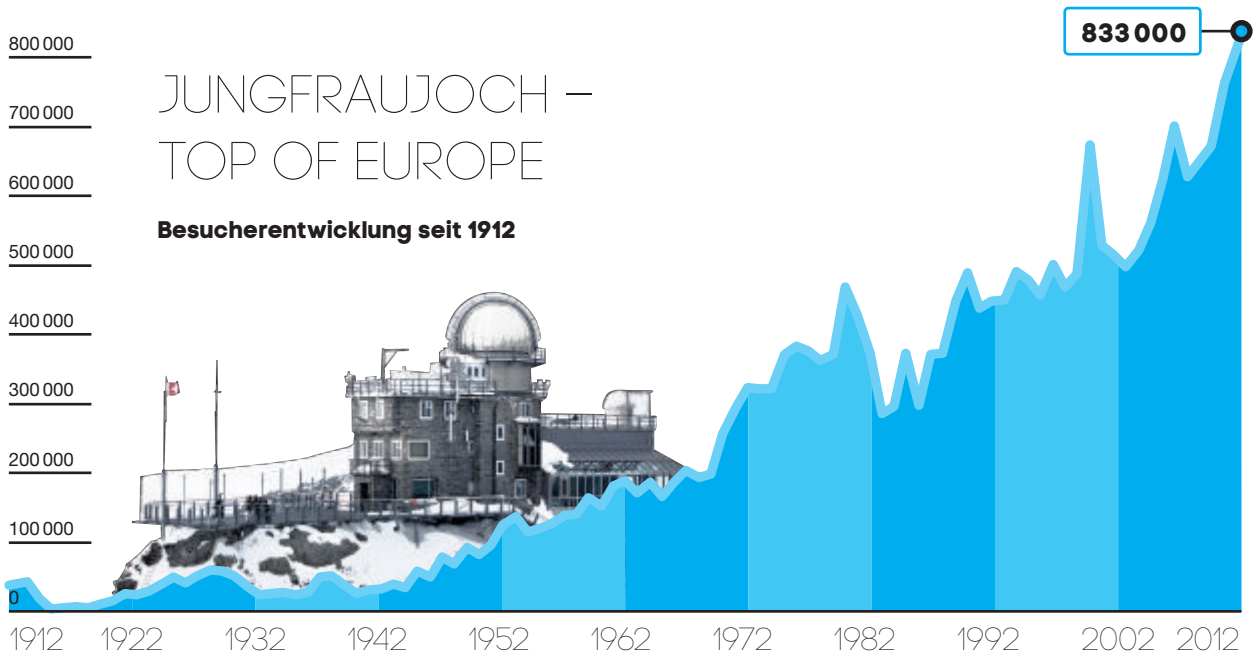
Die letzte Wintersaison war für die Schweizer Tourismusbranche schwierig. Wegen eines Wärmeeinbruchs im Frühjahr und wegen des starken Frankens ging die Zahl der Gäste aus Europa überall zurück. Auch das Ergebnis der Jungfrau-Skiregion lag deutlich tiefer als in den guten Wintersportjahren. Hervorragend schnitten hingegen die Jungfraubahnen ab. Noch nie in ihrer Geschichte beförderten sie so viele Menschen auf das Jungfraujoch, die höchstgelegene Bahnstation Europas – nämlich 833 000. Das entspricht einer Zunahme von fast neun Prozent gegenüber dem Vorjahr.

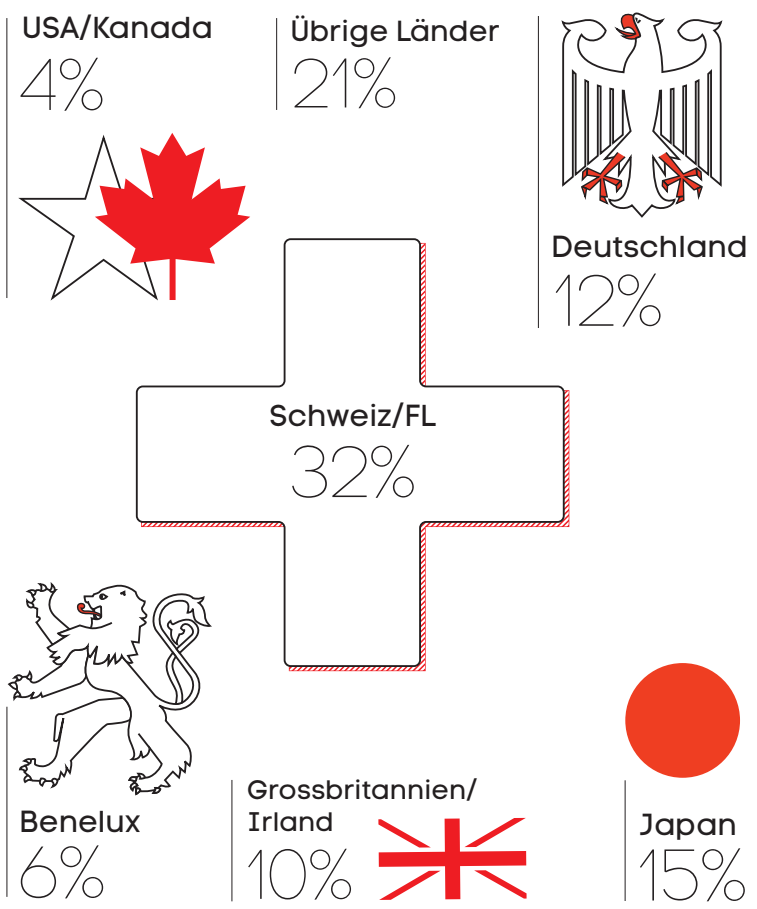
Hauptverantwortlich für den Boom war das riesige Interesse der Gäste aus Asien. Mittlerweile machen sie rund zwei Drittel aller Jungfraujoch-Besucher aus. Japan ist heute auch die am besten vertretene ausländische Nation unter den Hotelgästen in Grindelwald – mehr als jede siebte Übernachtung geht aufs Konto von Japanern.

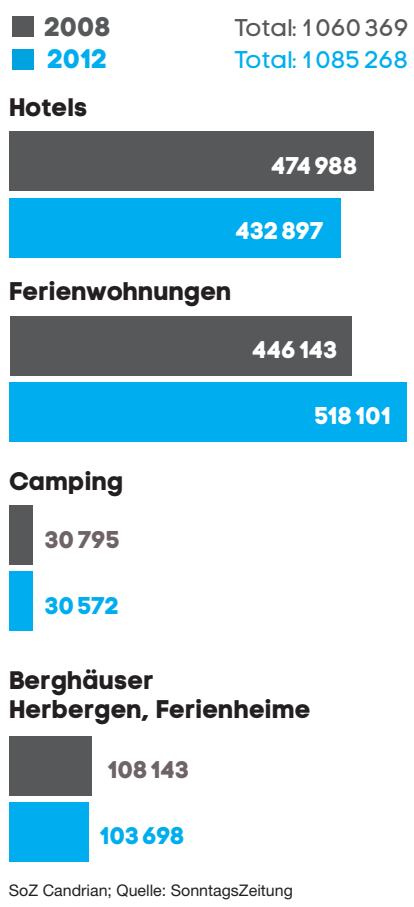
EIGENE MITARBEITER DER JUNGFRAUBAHNEN IN ASIEN

Der Zuwachs der Gäste aus Asien hat viele Gründe. Zum einen hat er mit dem zunehmenden Wohlstand der asiatischen Mittelschicht zu tun – und deren steigender Reisefreudigkeit. Immer mehr Chinesen, Koreaner, Taiwaner oder Inder können und wollen sich eine Reise nach Europa leisten. Zum anderen werben die Jungfraubahnen auch mit einigem Aufwand in den asiatischen Zielmärkten. Seit 1997 sind sie mit mehreren Vertretungen und eigenen Mitarbeitenden auf dem asiatischen Kontinent vertreten.

Vor allem in China fallen die Bemühungen auf fruchtbaren Boden. «Invasion aus dem Reich der Mitte», titelte die «Jungfrau Zeitung» einen Beitrag über das vermehrte Gästeaufkommen aus China – und meinte das keineswegs negativ, denn Chinesinnen und Chinesen gelten heute als sehr ausgabefreudig. Entwickelt sich die asiatische Wirtschaft weiterhin gut, geht es mit den Jungfraubahnen wohl auch in wirtschaftlicher Hinsicht weiterhin aufwärts – und damit mit der ganzen Jungfrauregion.







SoZ Candrian; Quelle: SonntagsZeitung

ZAHLEN UND FAKTEN

50 PROZENT

Wer ein Saison-Abonnement für die Jungfrau-Skiregion löst, will zwar vor allem die Pisten in dieser Region nutzen – manche Skifans probieren aber auch gern einmal eine andere Gegend aus. Sie sollten die Zusatzkarte «Saisonabo Plus» lösen. Diese kostet in Ergänzung zur Saisonkarte 100 Franken – bei Kindern beträgt der Aufpreis 50 Franken – und macht das Skifahren in den Partnergebieten der Jungfrau-Skiregion zum Schnäppchen: Mit dem «Saisonabo Plus» erhält man in Adelboden-Lenk und in Levi kostenlose persönliche Tageskarten, in St. Moritz und Kitzbühel bezahlt man auf Sportpässe bis 14 Tage nur 50 Prozent.

200 MIO FRANKEN

Visionäre Projekte prägten die Jungfrauregion schon immer. Weil die Strecke Grindelwald-Kleine Scheidegg an Kapazitätsgrenzen stösst, bestehen Pläne für eine neue Gondelbahn von Grindelwald Grund bis zum Eigergletscher. Die Bahn könnte die zehn Kilometer lange Strecke in 15 Minuten zurücklegen. Dadurch würde auch die Fahrt aufs Jungfraujoch deutlich kürzer, denn vom Eigergletscher aus könnte man entweder auf Ski Richtung Tal donnern – oder die Bahn zum Joch nehmen. Gleichzeitig soll die Männlichenbahn durch eine modernere Anlage ersetzt werden. Kostenpunkt für die zwei Bahnen: rund 200 Millionen Franken.

214 KILOMETER

Jungfrau-Skiregion – da denkt man ans Lauberhornrennen. Tatsächlich umfasst die Region drei Skigebiete. Das grösste ist rund um die Kleine Scheidegg und den Männlichen. Die Pisten sind eingebettet zwischen den schönsten 4000er-Gipfeln der Welt am Fusse des Eiger und führen bis auf 2320 Meter hinauf. Das Skigebiet First findet man am Südhang im Norden von Grindelwald, es gilt als sehr sonnig. Und dann gibt es auch noch das Skigebiet Mürren-Schilthorn mit dem Drehrestaurant Piz Gloria. Zusammen weisen die drei Gebiete 45 Transportanlagen und 214 Pistenkilometer auf – davon sind 102 Kilometer beschneit.

KINDER GRATIS

Skifahren mit der Familie ist teuer. In der Jungfrau-Skiregion kann man die Kosten dank dem «Samstagsangebot für Kinder» deutlich reduzieren. Kauft eine erwachsene Person an einem Samstag eine Tageskarte, erhält sie zusätzlich zwei Tageskarten für Kinder bis 15 Jahre – kostenlos. Bezüglich Skimiete gilt dasselbe Angebot: Mieten Erwachsene am Samstag bei einer Intersport-Filiale in der Region ihre Ausrüstung, erhalten sie kostenlos zwei Kinderausrüstungen dazu. Die Aktion gilt für alle mitreisenden Kinder, nicht nur für eigene. Bei Familien mit mehr als zwei eigenen Kindern erhält der Nachwuchs Gratis-Tageskarten.

LIEBE LESERINNEN UND LESER

«Die grösste Gefahr für morgen ist der Erfolg von heute», sagt Urs Kessler. Der Chef der Jungfraubahnen weiss, wovon er spricht. Seit 37 Jahren arbeitet er beim Berner Oberländer Betrieb und hat mit «Top of Europe» eine internationale Tourismusmarke geschaffen. Jedes Jahr wollen noch mehr Menschen auf die höchstgelegene Bahnstation Europas. Über 800 000 waren es im vergangenen Jahr, 600 000 davon Asiaten. Ein neuer Rekord.

Doch was im Sommer top ist, harzt im Winter. Es mangelt in der Region an Fünfsternhäusern. Und viele der Hotels sind in schlechtem Zustand. «Die alpine Hotellerie ist in einer schwierigen Lage», erklärte vergangene Woche auch Schweiz-Tourismus-Direktor Jürg Schmid. Zu lange hat man sich auf den Lorbeeren ausgeruht, zu wenig wurde investiert. Die Zahl der Gäste nimmt ab.

«Es braucht wieder eine Art Pionierphase», formuliert es Urs Kessler. Für 200 Millionen Franken will er neue Bahnen bauen und so Perspektiven schaffen für die nächsten Generationen. Auch wenn das Grossprojekt Gegner hat – eine Alternative gibt es kaum. Bereits drängen neue Player wie Russland oder Kasachstan in den globalen Markt.

Wenn wir als touristisches Paradies top bleiben wollen, müssen wir investieren, «der Konkurrenz immer einen Schritt voraus sein und neue Ideen haben», erklärt Urs Kessler. Dass er die hat, bezweifelt eigentlich niemand. Hat der verrückte Berner Grind doch schon Fussball und Kricket auf dem Gletscher spielen lassen. Und für nächsten Frühling eben die Topband Deep Purple fürs höchstgelegene Open Air auf der Kleinen Scheidegg verpflichtet.

Dominic Geisseler
stv. Chefredaktor

IMPRESSUM

GRINDELWALD ist eine Beilage der SonntagsZeitung, der Jungfraubahnen und Grindelwald Tourismus

Chefredaktion Martin Spieler
Leitung Dominic Geisseler
Redaktion Marius Leutenegger
Autoren Erik Brühlmann, Roland Flückiger-Seiler, Dominic Geisseler, Marius Leutenegger
Art Direction Tobias Gaberthuel
Design und Layout Andrea Müller
Infografik Jürg Candrian
Produktion Michael Matthes, Detlef Paulus
Fotoredaktion Susanne Borchert
Coverfoto Swiss-Image
Verlagsleitung Diego Quintarelli
Leitung Werbemarkt
Adriano Valeri, Werdstrasse 21
Postfach, 8021 Zürich
Tel 044 248 40 40
www.sonntagszeitung.ch

«COOLER STEILHANG»

Die 23-jährige Sandra Nyffenegger ist Skilehrerin in Grindelwald – und kennt jeden Pistenmeter im Skigebiet First

Nyffenegger: Rennsport-Trainerin

Wie bist du zum Skifahren gekommen?
Wir leben in der Nähe von Interlaken und haben im Skigebiet Habkern ein kleines Alphüttli gleich bei der Piste; als Kind bin ich darum ständig auf Skis gestanden. Schliesslich wollte ich sogar Skirennsportlerin werden und trat ins Sportgymnasium Engelberg ein.

Aus der Karriere als Weltcup-Fahrerin wurde dann aber nichts?
Ich musste einsehen, dass ich nie ganz vorn mitfahren werde. Irgendwann stimmten bei mir Aufwand und Ertrag nicht mehr. Deshalb verliess ich das Sportgymnasium und machte die Matura in Interlaken.

Dem Skifahren bist du aber treu geblieben?
Ja, denn ich liebe diesen Sport sehr – wegen der Geschwindigkeit, der körperlichen Betätigung und dem Draussensein. In den letzten Jahren studierte ich an der Universität Bern Geschichte und Geografie; jetzt habe ich eine Pause eingelegt und stehe den ganzen Winter über auf Skis. Ich bin aber nicht nur als Skilehrerin tätig, sondern vor allem als Trainerin einer JO-Gruppe.

JO?
Das sind Jugendliche zwischen 8 und 15 Jahren, die eine Grundschulung zum alpinen Rennsport durchlaufen und in individuellen Stufen gefördert werden. Ich bin sicher drei- bis viermal pro Woche mit der JO unterwegs; daneben arbeite ich als Skilehrerin.

Wie gefällt dir das Skigebiet First?
Viele Touristen gehen ins Skigebiet Männlichen-Scheidegg, weil es grösser und einfach erreichbar ist – der Parkplatz befindet sich direkt bei der Talstation. Aber das First-Gebiet hat einige Pluspunkte: Es ist sonnig, bietet tolle Skipisten, und weil die Anlagen hier nicht ganz die Kapazität jener am Männlichen erreichen, sind die Pisten auch deutlich weniger bevölkert. Dabei kommt man dank dem kostenlosen Park+Ride von der Ortweid problemlos zur Firstbahn.

Welches ist deine Lieblingspiste auf dem First?
Die Schwarze, die von der Bergstation Schilt zur Bärgelegg führt – diesen Steilhang finde ich sehr cool.

Wirst du auch den neuen White Elements Snowpark nutzen?
Mit Freestyle habe ich als Rennsportlerin fast keine Erfahrung. Aber meine zwei Brüder sind begeisterte Freestyler, und sie hängen am liebsten an der Bärgelegg herum.

FIRST CLASS FÜR ALLE

Mitten in Grindelwald beginnt das sonnige Skigebiet First. Es bietet 50 Kilometer Pisten für Anfänger und Könner und beschneite Abfahrten bis ins Tal. Aber Auch Nichtskifahrer finden ein riesiges Angebot inklusive grossartiger Panoramasicht

VON MARIUS LEUTENEGGER

Mit dem neu konzipierten White Elements Snowpark lockt das Skigebiet First auch die anspruchsvollsten Freestyler in die Jungfrau-Region

BRANDHEISSER FREESTYLE

Der rundum neu konzipierte White Elements Snowpark lockt auf einer Länge von 650 Meter mit einer Vielfalt von Rails, Boxen, Bonks und Kickers für alle Stärkeklassen – und mit einer grossartigen Panoramasicht.

Freestyler waren im Skigebiet First schon immer gut bedient – ab diesem Winter werden sie aber geradezu verwöhnt: Um Weihnachten herum wird beim Skilift und Restaurant Bärgelegg der brandneue, 650 Meter lange White Elements Snowpark eröffnet. «Bislang hatten wir zwei Parks», sagt Remo Spieler, Produktmanager bei der Firstbahn. «Am Oberjoch gab es einen Beginners Park und am Bärgelegg den Pro Park.» Freestyle-Einsteiger werden weiterhin auf dem Oberjoch eine kleine Wellen-Mulden-Strecke finden, ansonsten wurden die Kräfte aber konzentriert. Remo Spieler: «Grundsätzlich haben wir die beiden Parks zusammengelegt und die Anlage am Bärgelegg Richtung Osten verschoben.» Die neue Platzierung erlaubt eine bessere Ausnützung des Geländes. Jetzt gibt es verschiedene Lines mit Rails, Boxen und Bonks für verschiedene Stärkeklassen vom Anfänger bis zum Profi sowie drei bis vier grosse Kickers; die besten Freestyler können darauf Sprünge bis zu 25 Meter ausführen. Vorgesehen ist auch eine kleine Kids-Jib-Area unmittelbar vor der Bärgelegghütte.

Der neue White Elements Snowpark ist das Produkt eines langwierigen Entwicklungsprozesses. Head-Shaper ist Reto Marolf; als Snowboardtrainer weiss der Grindelwalder, was Freestyler wollen. In die Entwicklung einbezogen wurde auch ein Vermesser; er trug wesentlich zur Optimierung der Sprünge bei. Das Resultat überzeugt bereits auf Papier, wie begeisterte Facebook-Kommentare aus der Freestyler-Szene zeigen. «Unsere Anlage kann sich wohl mit jeder anderen in der Schweiz messen», sagt Remo Spieler. «Zumal es ja auch keinen anderen Park mit einem solchen Panorama gibt!»

AUCH SKICROSSER KOMMEN AUF IHRE KOSTEN

Wird man Freestyler im Skigebiet First künftig also nur noch beim Skilift Bärgelegg antreffen? Keineswegs: Bei der Bergstation der Sesselbahn Schilt wurde schon in den letzten Saisons eine Skicross-Strecke präpariert. Skicross ist eine Boom-Sportart, die dank Mulden, Steilwandkurven und Sprüngen ein schnelles Spektakel garantiert. Die Strecke bei der Schilt-Sesselbahn steht allen offen, ist ausnehmend familienfreundlich und daher sehr beliebt – und sie wird auch dieses Jahr pünktlich zum Beginn des durchgehenden Wintersportbetriebs ab 14. Dezember zur Verfügung stehen.

WINTERWANDERN GEHT NEUE WEGE

Noch vor einer Generation galt Wandern als sportlicher Ausdruck kleinbürgerlicher Biederkeit. Doch das hat sich in den letzten Jahren geändert: Wandern ist heute die sanfteste aller Trendsportarten. Entsprechend beliebt sind die Wanderwege in der Jungfrau-Region. Die Königin unter den Touren ist jene von der Bergstation First zum Faulhorn und zurück. Nomen non est omen: Für Faule ist diese Route nicht geeignet, denn der Weg nimmt pro Richtung etwa zweieinhalb Stunden in Anspruch. Und der letzte Stutz zum Faulhorn-Gipfel hat es noch einmal in sich. Die Belohnung ist aber gewaltig: Die Aussicht vom Faulhorn gehört zu den schönsten der Alpen.

Beliebt und weniger anstrengend ist die Strecke von der Bergstation First über Waldspitz nach Bort. Sie führt oft durch den idyllisch verschneiten Winterwald und ist in gemütlichen zweieinhalb Stunden zu bewältigen.

STÄNDIG WECHSELNDE AUSBLICKE INS TAL

Nicht im First-Gebiet, aber ebenfalls in der Jungfrau-Region und auf Grindelwalder Boden liegt eine Strecke, die noch weniger anstrengend und ebenfalls sehr schön ist: Sie führt vom Männlichen, den man mit der Gondel ab Grindelwald Grund erreicht, in etwa eineinhalb Stunden zur Kleinen Scheidegg, von der die Jungfraubahn den Wanderer wieder nach Grindelwald Grund bringt. Steigungen gibt es auf dieser Wanderung nur wenige – dafür ständig wechselnde Ausblicke ins Tal.

DER LÄNGSTE SCHLITTELWEG DER WELT

Grindelwald ist ein Schlittelparadies – und hier hat man auch bezüglich Gefährt die Freude der Wahl.

«Schlitteln wird bei uns immer beliebter», sagt Andreas Heim, Leiter Pisten- und Rettungsdienst der Firstbahn. Erstaunen darf diese Entwicklung nicht: Grindelwald ist das Schlittelparadies schlechthin, und wer hier einmal eine Abfahrt genossen hat, kommt vom Schlitteln kaum noch los. Höhepunkt des Wegnetzes ist die Strecke Faulhorn–Grindelwald: der längste Schlittelweg der Welt – und auch einer der schönsten. Allerdings muss man sich die einmalige Abfahrt von 15 Kilometer Länge erst verdienen. Ab First, der Bergstation der Firstbahn, geht es zunächst zweieinhalb Stunden lang zu Fuss am Bachalpsee vorbei Richtung Faulhorn. «Das ist allerdings eine fantastische Strecke», weiss Heim. Vom 2680 Meter hoch gelegenen Faulhorn aus geniesst man einen Rundblick über die verschneite Alpenlandschaft, die schon für sich die Anstrengungen lohnt. Von hier aus geht es dann auf dem Schlitten runter ins Tal. Die reine Fahrzeit beträgt etwa 45 Minuten, und das Schlittelvergnügen ist pur: Es gibt kaum eine Stelle, bei der man den Schlitten ziehen muss, es geht einfach immer nur runter und runter.

«Die Strecke wird, wie alle unsere Schlittelwege, täglich präpariert», sagt Andreas Heim. «Zwischen dem Faulhorn und der Bussalp in der Mitte setzen wir das grosse Fahrzeug ein, damit die Bahn rund fünf Meter breit ist.» In der Bussalp gönnt man sich dann endlich einen Kaffee. Hier wächst die Schlittelgemeinde deutlich an – denn ein Bus bringt Wintersportler bis zur Bussalp hoch. Da von hier zwei alternative Routen ins Tal führen, verteilen sich die Sportlerinnen und Sportler aber gut. «Ab der Bussalp gibt es auch noch einige Bars», sagt Heim, «von hier aus lässt sich der Weg ins Tal lange ausdehnen.» Grundsätzlich ist die Fahrt über den längsten Schlittelweg der Welt ein Tagesausflug. Sie endet im Weidli, wo man den Bus zurück ins Dorf besteigt.

Wer es lieber etwas kürzer mag, wandert nicht bis zum Faulhorn, sondern biegt nach knapp einer Stunde beim Bachalpsee ab, steigt auf den Schlitten und saust zum Restaurant Waldspitz hinunter. Vom dort aus geht es via Restaurant Bort zur Talstation der Firstbahn. Und dann bietet das sonnige Wintersportgebiet Grindelwald-First auch noch eine Strecke für eher Wanderfaule: Sie führt von der Bergstation First über die Zwischenstationen Schreckfeld und Bort direkt zur Talstation. Nachteil: Dieser Weg kreuzt gelegentlich die Skipisten. Diese darf man mit dem Schlitten übrigens nicht befahren.

RODEL SIND NICHT UNGEFÄHRLICH

Und auf welchen Gefährten soll man all die vielen tollen Strecken zurücklegen? Die beliebtesten Schlitten im Gebiet First sind der Davoser und der etwas solidere Grindelwalder, der von Schreinern im Tal hergestellt wird. Im Trend liegen zudem Rodelschlitten. Auf ihnen sitzt man deutlich tiefer als auf den Klassikern, sie sind sehr schnell, und man steuert die Fahrt auf ihnen nicht mit den Füssen am Boden, sondern mit lenkbaren Kufen. «Diese Geräte kommen vom Sportrodeln», erklärt Andreas Heim, «und sie sind nicht für alle Leute geeignet.» Da Andreas Heim auch für die Rettungsdienste im Firstgebiet zuständig ist, liegt ihm die Sicherheit besonders am Herzen, und daher rät er: «Ohne Instruktion und ein paar Testfahrten unter fachkundiger Anleitung sollte man keinen Rodel besteigen.» Denn die Rodel sind schwer, Bremsen und Lenken verlangen Feingefühl und Übung. Einen Instruktor findet man bei Grindelwald Sports, gemietet werden können die Rodel wie alle anderen Schlitten auch direkt auf der Bussalp.

Schliesslich gibt es im Gebiet auch noch ein viertes beliebtes Schlittelgerät – und das ist nun wirklich etwas ganz Besonderes: den Velogemel. Mehr dazu im nebenstehenden Bericht. Einen Velogemel kann man ebenfalls auf der Bussalp mieten; die Bedienung des Geräts ist kinderleicht und erfordert keine Instruktion.

VELOGEMEL – DER KULTSCHLITTEN AUS GRINDELWALD

Der Velogemel ist eine urgrindelwaldische Erfindung. Seine Name kommt vom Grindelwalder Dialektausdruck für Schlitten.

Entstanden ist das Schlittenvelo vor etwa einem Jahrhundert. Christian Bühlmann, ein gehbehinderter Schreiner, suchte damals nach einer Möglichkeit, sich im Winter einfacher fortzubewegen. Nach einigen Versuchen entwickelte er ein hölzernes Gestell mit zwei Kufen, das mittels einer Lenkstange gesteuert werden konnte. Wie die Draisine, das Ur-Velo, bewegt man den Velogemel, indem man sich mit den Füssen vom Boden abstösst. Bis heute wird der Velogemel exklusiv von der Schreinerei hergestellt, die auf Christian Bühlmann zurückgeht – von der Rubi Holzbau + Sägerei eingangs Dorf. Das praktische und durchaus alltagstaugliche Gerät ist zum Liebhaberobjekt geworden, und seit 1996 wird in Grindelwald jeden Winter eine Velogemel-Weltmeisterschaft ausgetragen. International sind diese Wettkämpfe, weil sich immer wieder Touristen aus aller Welt daran beteiligen. Dass die Einheimischen stets die Nase vorn haben, ist aber Ehrensache. Die nächste Velogemel-Weltmeisterschaft steigt am 2. Februar 2014.

VOLLES RISIKO IM ZIEL-S ZAHLTE SICH AUS

Vier ehemalige Skistars erinnern sich an ihre legendären Lauberhorn-Siege

MARC GIRARDELLI (LUX), SIEGER DER DOPPELABFAHRT 1989

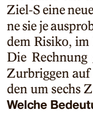
Welches ist Ihre schönste Erinnerung ans Lauberhorn?
Mein zweiter Abfahrtssieg 1989. Ich gewann das Rennen mit 2 Sekunden Vorsprung auf meinen grössten Rivalen, Pirmin Zurbriggen. Am Tag zuvor hatte ich mich entschieden, im Ziel-S eine neue Linie zu fahren – ohne sie je ausprobiert zu haben und mit dem Risiko, im Fangzaun zu landen. Die Rechnung ging auf: Ich hängte Zurbriggen auf den letzten 9 Sekunden um sechs Zehntel ab.
Welche Bedeutung hatte das Rennen für Sie im Rennkalender?
Es war immer eine sehr nostalgische Woche. Vor allem die Kulisse mit den Bergen und auch die gemütliche Lebensweise der Berner haben mir stets sehr gut gefallen. Und wenn ich in der Gegend bin, denke ich an die vielen schönen Momente im Berner Oberland zurück.
Welcher war Ihr liebster, welcher Ihr ungeliebtester Streckenabschnitt?
Der liebste Streckenabschnitt war mir das Ziel-S. Nicht deshalb, weil ich dort immer der Schnellste war, sondern weil man nach zweieinhalb Minuten ziemlich platt war und sich nochmals am Riemen reissen und an seine äussersten Grenzen gehen musste. Der ungeliebteste Abschnitt war der Haneggschuss. Mit 160km/h tief in der Hocke bleiben zu müssen, um das Tempo mit ins Flache zu bringen – ein Scheissgefühl! Vor allem, weil ich mal zugesehen hatte, wie ein Läufer im Training bei einem winzigen Verschneider zu Sturz kam und sich dabei fürchterlich verletzte.

WILLIAM BESSE (SUI), SIEGER 1994

Welches ist Ihre schönste Erinnerung ans Lauberhorn?
Der Sprung über den Hundschopf! Wenn man diese Stelle beherrschte, bescherte sie einem wirklich ausergewöhnliche Gefühle.
Welche Bedeutung hatte für Sie das Rennen im Rennkalender?
Sie war eine der fast mythischen Strecken im Rennkalender – vor allem auch deshalb, weil sie wirklich schwierig zu fahren war, auch wegen der Länge.
Welcher war Ihr liebster, welcher Ihr ungeliebtester Streckenabschnitt?
Mein Lieblingsabschnitt war natürlich der Hundschopf. Im Gegensatz dazu mochte ich das Brüggli-S überhaupt nicht. Man hatte dort überhaupt keinen Spielraum für Fehler. Hatte man das Brüggli-S verhauen, konnte man gleich das ganze Rennen abschreiben.

ROLAND COLLOMBIN (SUI), SIEGER 1974

Welches ist Ihre schönste Erinnerung ans Lauberhorn?
Unvergesslich ist natürlich mein Sieg von 1974. Eine schöne Erinnerung habe ich aber auch ans Jahr 1972. Damals konnte wegen schlechten Wetters mit Nebel nicht gefahren werden. Doch ich erfuhr an diesem Tag in Wengen, dass ich für die Olympischen Winterspiele 1972 in Sapporo selektioniert war. Und dort habe ich dann in der Abfahrt den zweiten Platz erreicht.
Welche Bedeutung hatte für Sie das Rennen im Rennkalender?
Es war für mich jeweils klar das wichtigste Rennen der Saison, noch vor Kitzbühel. Ich fand es auch super, dass die Zuschauer so nahe an der Piste standen. Da das Rennen in der Heimat stattfand, waren zudem mehr Anhänger anwesend als anderswo, die einen unterstützt haben. Dies machte die Stimmung einzigartig: Es war deshalb wirklich grossartig, in Wengen zu gewinnen. Auch wenn man in den zweieinhalb Minuten des Rennens keine Zeit hatte, die schönen Berge zu bewundern.
Welcher war Ihr liebster, welcher Ihr ungeliebtester Streckenabschnitt?
Ich liebte die Hundschopf-Passage. Was ich nicht mochte, war der Schlussabschnitt. Da ich körperlich nicht immer optimal vorbereitet war, habe ich vor dem Ziel etwas gelitten. Dieser Abschnitt ist nicht wirklich schwierig. Aber ich hatte dort tatsächlich etwas Angst, da ich körperlich weniger gut trainiert war als andere Fahrer. Ich war für ein zweiminütiges Rennen vorbereitet, nicht für eines, das zweieinhalb Minuten dauert.



MARKUS WASMEIER (GER), SIEGER 1987

Welches ist Ihre schönste Erinnerung ans Lauberhorn?
Ganz klar: mein Sieg. 1987 gewann ich vor Karl Alpiger, und es war ein tolles Gefühl, dem Schweizer den Meister zu zeigen. Natürlich weiss man direkt nach der Zieleinfahrt nie, ob es zum Sieg reicht. Und selbst wenn man wie ich damals eine Sekunde Vorsprung hat – was ja schon ein schönes Polster ist –, bleibt am Lauberhorn die Energie, sich zu freuen, erst einmal begrenzt, bis man wieder zu Atem gekommen ist. Trotzdem machte mir die Streckenlänge viel weniger zu schaffen als anderen, weil ich leichter war als die meisten Fahrer und meine Oberschenkel nicht so viel Sauerstoff verbrauchten.
Welche Bedeutung hatte das Rennen für Sie im Rennkalender?
Die Lauberhornabfahrt war für mich immer das erhabenste Rennen überhaupt. Im Gegensatz zum Stress und zum Chaos in Kitzbühel ging es in Wengen immer etwas entspannter zu und her. Während andere sich darüber aufregten, dass das ganze Material mühsam verladen und hochtransportiert werden musste und die Anfahrt kompliziert war, fand ich das alles immer sehr angenehm.
Welcher war Ihr liebster, welcher Ihr ungeliebtester Streckenabschnitt?
Der Start war immer toll! Der Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau – dieses wunderbare Panorama genoss ich immer. Der Hundschopf und der Weg zum Wasserschloss kamen mir fahrerisch sehr entgegen. Wirklich ungeliebte Abschnitte hatte ich keine. Am ehesten vielleicht der Weg vom Starthaus zum Hundschopf. Mit den 73 Kilo, die ich damals wog, fühlte es sich immer so an, als ob ich nicht richtig vorankäme.

DIE GELIEBTE MIT DEN UNVERGLEICHLICHEN KURVEN

Die Lauberhorn-Abfahrt gehört zu den spektakulärsten Rennstrecken im Männer-Skizirkus – was die Fahrer erwartet

VON ERIK BRÜHLMANN (TEXT) UND JÜRG CANDRIAN (ILLUSTRATION)

Streckendaten

- **Streckenlänge** 4480 Meter
- **Start** 2315 m.ü.M.
- **Ziel** 1287 m.ü.M.
- **Höhendifferenz** 1028 Meter
- **Durchschnittliche Neigung** 14,2°
- **Maximale Neigung** 41°
- **Maximalgeschwindigkeit** Knapp 160 km/h
- **Durchschnittliche Fahrzeit** Etwa 2½ Min.
- **Streckenrekord** 2:24:23 (1997, Kristian Ghedina, Italien)

1 Start

Das Starthaus auf fast 2315 Metern über Meer bildet die erste Prüfung – denn das herrliche Panorama lädt zum Geniessen ein und nicht zur Konzentration auf knüppelharten Skirennsport!

2 Russisprung

Diese erste Prüfung entstand, als Bernhard Russi – Skirennsport-Legende, TV-Experte und Pistenbauer – 1988 für eine Fernsehsendung hier einen Sprung aufbauen liess. Den Rennveranstaltern gefiel dieser so gut, dass sie ihn in die Piste integrierten.

3 Traversenschuss

Hier, auf dem Weg zur ersten Zwischenzeit, sind Gleiterfähigkeiten gefragt! Mit 130 Stundenkilometern «schlucken» die Fahrer Welle um Welle, während sie dem berühmt-berüchtigten Markenzeichen der Lauberhornpiste näher kommen.

4 Hundschopf

Auf dem Bildschirm sieht man eine von Felsen eingerahmte Schneekante vor strahlend blauem Himmel – und plötzlich schiesst der Athlet ins Bild! Mut, Risiko und Taktik sind gefragt, will man nicht jetzt schon verlieren: Sprungweite und -richtung müssen exakt stimmen.

5 Minschkante

Wie so viele Pistenabschnitte auf der ganzen Welt ist auch die Minschkante nach einem spektakulären Sturz benannt worden. In dieser Kombination aus Sprung und Kurve traf es 1965 den Bündner Jos Minsch: Er sprang zu weit, stürzte und kam erst unten am Bahngleis mit einem Beckenbruch zu liegen. Der an diesen Streckenabschnitt anschliessende **6 Canadian Corner** wurde 1976 den «Crazy Canucks» Dave Irwin und Ken Read zum Verhängnis.

7 Alpweg mit Kernen-S

Und gleich noch ein Sturzname: Wegen Bruno Kernen wurde die Schikane von Brüggli-S in Kernen-S umbenannt. Mit rund 100 Stundenkilometern erwischte der Schweizer 1997 die Kurven nicht ideal, knallte rückwärts ins Netz und wurde wieder auf die Piste zurückgeschleudert.

8 Wasserstation

Bei der Wasserstation brettern die Athleten unter der engen Bahnüberführung hindurch. Fahrerisch einfach, aber optisch ein Genuss, denn die Athleten rasen auf ein enges, dunkles Brückenloch zu!

9 Langentrejen

Diese Passage sieht man im Fernsehen meistens nicht live. Sie ist flach und unspektakulär, lässt aber dennoch immer wieder Podesthoffnungen vorzeitig platzen. Wer das falsche Material unter den Füssen hat, bekommt hier Probleme. Wer nicht gleiten kann oder die Kanten zu hart einsetzt, ist ohne Chance.

10 Haneggschuss

Hier kommen die Fahrer wieder live ins Bild – und die Zwischenzeit gibt ein gnadenloses Verdikt über ihre Gleiterfähigkeiten ab. Der Abschnitt ist lang, steil, dunkel und tückisch. Carlo Janka erzielte hier im vergangenen Winter die höchste Geschwindigkeit, die im Weltcup je gemessen wurde: 158,8 km/h.

11 Seilersboden

Das nächste kleine Gleiterstück gibt den Fahrern kurz Gelegenheit zum Verschnaufen – und zur Vorbereitung auf die fulminanten letzten Streckenabschnitte.

12 Silberhornsprung

Der 2003 neu gestaltete Sprung liefert spektakuläre Bilder. Die Fahrer sind hier vor allem damit beschäftigt, den allmählich unerträglichen Schmerz in den Muskeln zu ignorieren.

13 Österreicherloch/ Wegscheide

Die österreichischen Favoriten Toni Sailer, Anderl Molterer, Walter Schuster wurden 1954 von den drei Buckeln in diesem Abschnitt von der Piste geschleudert. Das nach ihnen benannte Loch existiert nur noch auf dem Papier. Die Wellen wurden abgeschliffen.

14 Ziel-S

Kurz vor dem Ziel werden die müden Athleten noch einmal strapaziert. Helmut Höflehner (AUT), Sieger 1985: «Das Ziel-S fuhr ich auf der allerletzten Rille, voll am Limit. In Gedanken wähnte ich mich bereits im Fangzaun, doch mit starkem Druck auf den Aussenski erwischte ich gerade noch das letzte Tor. Im Ziel lag ich elf Hundertstel vor Franz Heinzer.»

15 Zielschuss

Bis 1991 sprangen die Athleten von hier förmlich über die Ziellinie. Doch in jenem Jahr verunfallte der Österreicher Gernot Reinstadler in der Qualifikation tödlich. Er verkantete im Ziel-S, flog über den Zielsprung ins Fangnetz, blieb hängen und stürzte fürchterlich. Der Sturz bedeutete das Ende des Zielsprungs, der seither immer weiter entschärft wurde.

16 Ziel

Stürze gibts auch regelmässig im Zielraum. Viele sind fast zu müde, um noch zu bremsen – oder sind einfach mit anderem beschäftigt. Wie Kristian Ghedina, der 1997 mit Streckenrekord gewann: «Ich vergass abzubremsen, weil ich sofort auf die Anzeigetafel schauen wollte.» Er stürzte und holte sich eine Wirbelverletzung.

1 START ABFAHRT 2315 m
2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 ZIEL ABFAHRT 1287 m SLALOM 1285 m
START SLALOM 1475 m

Soz Candrian; Fotos: Keystone (4)

SNOWPENAIR: DEEP PURPLE UND GÖLÄ IM DOPPELPACK

Der Saisonabschluss auf der Kleinen Scheidegg ist ein Leckerbissen für Rockfans – und 2014 auch für Kinder

Es scheint etwas abwegig, über den Saisonschlussevent der Jungfrauregion zu sprechen, noch ehe die Saison richtig begonnen hat. Doch dieser Event gehört in der Region zu den Höhepunkten des Winterhalbjahrs: das SnowpenAir auf der Kleinen Scheidegg. Erfunden wurde das Musikfestival vor prächtiger Kulisse vom umtriebigen Direktor der Jungfraubahnen, Urs Kessler. Seit 1998 präsentiert er Jahr für Jahr klingende Namen; auf 2000 m ü. M. spielten zum Beispiel schon Bryan Adams, Joe Cocker oder James Blunt vor jeweils 9000 bis 10 000 Musikbegeisterten.
Das nächste SnowpenAir trumpft am Samstag, 5. April 2014, gleich mit zwei Haupt-Acts auf: Angekündigt sind das englische Rock-Urgestein Deep Purple und der wohl erfolgreichste Schweizer Mundartrocker überhaupt, Gölä. Konzerte von Gölä sind seit einiger Zeit echte Raritäten. Dass der Berner jetzt

Top-Rock vor grosser Kulisse

auf der Kleinen Scheidegg auftritt, ist kein Zufall – Gölä fühlt sich der Jungfrauregion verbunden. Davon zeugt auch ein aktuelles Projekt. Seit 2009 veröffentlicht der Musiker mit dem Produzenten TJ Gyger unter dem Namen Papagallo und Gollo regelmässig Kinder-CDs. Das neue Hörbuch «Eiger, Mönch und Jungfrau» spielt dort, wo das SnowpenAir stattfindet. Dank dem Kinderprojekt ist Gölä am SnowpenAir zweimal vertreten. Ausnahmsweise erstreckt sich der Anlass über zwei Tage; am Sonntag, 6. April, geben Papagallo und Gollo ein kostenloses Konzert für die ganze Familie. Kinder bis 15 Jahre fahren gratis zum Konzert, Erwachsene zahlen für die Fahrt Interlaken-Ost–Kleine Scheidegg nur 30 Franken. Ein guter Grund, ein letztes Mal in der Wintersaison die Jungfrauregion zu besuchen. MARIUS LEUTENEGGER

Samstag, 5. April 2014:
10.45 Uhr: Lewis Bowie Hammer Band
12.00 Uhr: Trauffer
13.30 Uhr: Gölä
15.30 Uhr: Deep Purple
17.00 Uhr: DJ Alex der Skihüttenkönig

Sonntag, 6. April 2014
13.00 Uhr: Papagallo und Gollo

Tickets unter Jungfrau.ch oder an jedem Bahnhof der Jungfraubahnen

«ES BRAUCHT EINE NEUE PIONIERPHASE»

Urs Kessler, Chef der Jungfraubahnen, über den Aufbruch in der Hotellerie, die Region als internationale Marke und sein liebstes Ferienziel

VON DOMINIC GEISSELER (TEXT) UND PHILIPP ROHNER (FOTO)

Die Jungfrauregion ist in der ganzen Welt bekannt. Braucht es da noch Werbung?
Unbedingt, denn die grösste Gefahr für morgen ist der Erfolg von heute. Es ist unsere ständige Aufgabe, die Marke «Jungfraujoch – Top of Europe» zu stärken. Stillstand bedeutet Rückschritt.
Über 800 000 Gäste besuchten letztes Jahr das Jungfraujoch. Doppelt so viele wie vor zehn Jahren. Wann ist die Grenze erreicht?
Es geht uns nicht nur um Quantität, sondern vor allem um Qualität. 2007 sagte ich, dass wir bis 2020 eine Million Besucher aufs Jungfraujoch transportieren wollen. Das ist aber nur möglich, wenn wir unsere Vision von zehn Monaten Hochsaison realisieren. Es gibt Märkte, bei denen die Reisezeit ausserhalb unserer Hauptsaison liegt. Die unterschiedlichen Reisegewohnheiten können wir nutzen, damit sich die Gäste besser auf das ganze Jahr verteilen.
Sie führen eines der erfolgreichsten Tourismusunternehmen der Schweiz. Was machen Sie besser als die andern?
Ein wesentlicher Punkt sind unsere glasklare Strategie und eine langfristige Ausrichtung. Um sich von der Masse abzuheben, muss man Entscheidungen treffen, immer einen Schritt voraus sein. Entscheiden heisst, Risiken eingehen. Diese Bereitschaft ist die Voraussetzung für den Erfolg. Zudem arbeiten wir ständig eigene verrückte Aktionen aus. So zum Beispiel das Fussballspiel zum Kick-off der Fussball-EM, das Kricketspiel oder das Show-Schwingen auf dem Jungfraujoch.
Der Sommer-Tourismus boomt, wie sieht es im Winter aus?
Der Winter ist unsere grosse Sorge. Wenn man längerfristig selbstständig bleiben will, muss man top sein. Wir wollen den Wintersport in der Jungfrauregion sichern und unseren Gästen mit fortschrittlichen Anlagen internationalen Standard bieten. Nur so können wir auf dem nationalen und internationalen Tourismusmarkt konkurrenzfähig bleiben.

Urs Kessler, CEO Jungfraubahn: «Das Problem ist, dass die Hotellerie über die Jahre satt geworden ist»

«ANDERN EINEN SCHRITT VORAUS»

Sie wollen 200 Millionen Franken in neue Bahnen investieren. Ist das nicht grössenwahnsinnig?
Es geht um eine längerfristige Ausrichtung des Unternehmens. Mit dem Projekt V-Bahn wollen wir Perspektiven für die nächsten Generationen schaffen. Die langfristige Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität der Jungfrauregion als Wintersportdestination und des Jungfraujochs können so gesichert und gesteigert werden. Das Projekt soll ein Wachstumsmotor sein für die ganze Region, auch für die Hotellerie.
Sie haben Probleme mit den Hotels?
Wir haben nur sehr wenige 5-Stern-Häuser in der gesamten Region. Was Gstaad an zu vielen Luxushotels hat, das haben wir zu wenig. Gerade ein Weltcuport wie Wengen oder Grindelwald mit grossem Renommée müssten über mindestens ein bis zwei 5-Stern-Häuser verfügen.
Wäre das ein neues Geschäftsfeld für die Jungfraubahnen?
Unsere Strategie sieht nicht vor, dass wir auch Hotels betreiben. Das ist nicht unsere Kernkompetenz.
Was läuft schief in der Hotellerie?
Das Problem ist, dass man über die Jahre satt geworden ist. Der erarbeitete Gewinn ist immer kleiner geworden, man hat zu wenig investiert und kommt jetzt unweigerlich in Rückstand. Es braucht einfach wieder eine Art Pionierphase mit neuen Leuten, neuen Ideen.
Sie gelten als verrückter Berner Grind. Haben Sie schon wieder eine neue Vision im Kopf?
Für nächstes Jahr habe ich ein paar Ideen. Und auch eine Vision, ja. Denn unser Ziel muss es sein, den andern immer einen Schritt voraus zu sein, nicht im Strom mitzuschwimmen. Vorerst gilt unsere volle Kraft aber dem V-Bahn-Projekt.
Wo machen Sie privat Ferien?
Ich arbeite ja da, wo die andern Ferien machen. Aber wenn ich Ferien mache, dann gehe ich mit meiner Familie sehr gern nach Amerika. Ein fantastisches Land.

ANZEIGE

Dieser Gutschein ist gültig für die Retourfahrt ab Interlaken Ost auf's Jungfraujoch – Top of Europe zum Spezialpreis von CHF 90.– pro Person. Mit Halbtax oder GA für CHF 70.–.

Einlösbar vom 18. Oktober bis 24. Dezember 2013 an allen Bahnhöfen der Jungfraubahnen. **Pro erwachsene Person fahren 2 Kinder bis 15 Jahre gratis.** Keine weiteren Ermässigungen.

weitere Top-Angebote unter jungfrau.ch

FAST WÜNSCHT MAN SICH, ES STÜRMTE MAL

Die Palette der Schlechtwetteraktivitäten ist gross in Grindelwald – vom grössten Seilpark Europas bis zum Heimatmuseum

VON MARIUS LEUTENEGGER

Viele Outdoor-Aktivitäten in und um Grindelwald werden von Grindelwald Sports veranstaltet, dem lokalen Bergführervermittler, dem auch die Schweizer Schneesportschule angeschlossen ist. Die Niederlassung von Grindelwald Sports – mit neuem eigenem Café und Shop – befindet sich an der Dorfstrasse 103, keine 100 Meter vom Bahnhof entfernt.

Langlauf. Auch wenn die Skipisten wegen des schlechten Wetters nicht genützt werden können: Die flachen Langlaufloipen in Grindelwald Grund sind immer offen. Warum also nicht einmal die schmalen Latten ausprobieren? Sie können im Intersport gleich neben dem Ausgangspunkt der Loipen gemietet werden – und wer will, bucht bei der Langlaufschule gleich noch einen Instruktor.

Schneeschuhwandern. Eine Tour mit Schneeschuhen ist ein ganz besonderes Naturerlebnis, das einem fern vom üblichen Wintersport-Trubel neue Einblicke in Winterlandschaften eröffnet. Gewandert werden kann bei jedem Wetter, die Routen sind violett ausgeschildert. Miet-Schneeschuhe gibts bei Grindelwald Sports oder in Brunners Outdoor Shop. Mit einem Guide der beiden Anbieter macht die Sache noch mehr Spass, denn die Führerinnen und Führer kennen die besten Wege und die spannendsten Geschichten.

Eisklettern. Wagemutige nutzen den Schlechtwettertag für ein besonderes Abenteuer: Grindelwald Sports bietet einen Schnupperkurs im Steileisklettern an. Unter Führung gehts mit Steigeisen und Steileispickel ein paar Meter den Ausbildungswasserfall in der Ortweid hoch.

Kutschenfahrt. Gut eingepackt in eine Decke, bereitet eine Kutschenfahrt selbst bei Schneefall romantisches Vergnügen. Ab 90 Franken ist man dabei. Reservationen bei Heinrich Egger unter Tel 033 853 33 72.

Skifahren für Kinder. So schlechtes Wetter, dass selbst Kinder nicht mehr fahren können, gibt es in Grindelwald eigentlich nie – die Übungslifte in der Bodmi-Arena mitten im Dorf sind samt Skischule immer in Betrieb. Die Eltern können dann im nahe gelegenen Café 3692, im Grindelwaldstübli oder gleich im Restaurant Bodmi ausspannen.

Hallenbad. Das Hallenbad können viele Feriengäste kostenlos nutzen, weil sie von ihrem Hotel eine Gästekarte erhalten. Hauptattraktion des Hallenbads ist die Rutschbahn Black Hole. In den Hotels von Grindelwald findet man übrigens sechs weitere, zumeist öffentlich zugängliche Hallenbäder.

Sauna und Wellness. Bläst einem draussen der Wind kalt ins Gesicht, ist es besonders schön, sich in eine Wellnessoase zurückzuziehen. Das Sportzentrum bietet eine finnische Sauna, ein Sanarium, ein Dampfbad, einen Tretbrunnen, ein Kaltwasserbecken, Erlebnisduschen, einen Ruheraum mit Frischluftbereich und Sonnenterrasse sowie ein Solarium. Weitere, auch öffentlich zugängliche Wellnessbereiche findet man in vielen Hotels.

Eishalle. Die Eishalle in Grindelwald ist eine der ersten in der Schweiz, die im Herbst in Betrieb genommen wird. Wird die Eisfläche nicht von Eishockey-Cracks beansprucht, steht sie der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Curling. Spiel oder Sport? Die Frage ist so alt wie das Curling selbst – etwa 500 Jahre. Eine Antwort findet sich am ehesten, wenn man im Sportzentrum eine Curlinglektion bucht und selber einmal ein paar Steine übers Eis gleiten lässt.

Klettern. Der Boulderraum im Sportzentrum bietet auf 170 Quadratmetern rund 100 verschiedene Routen jeden Schwierigkeitsgrads.

Indoor-Seilpark. Seilparks im Wald gibt es bald in jeder Sommerferienregion – ein Indoor-Seilpark ist aber eine echte Rarität. Im Sportzentrum findet man gleich den grössten von ganz Europa. Hoch über dem Eisfeld können Kinder und Erwachsene gut gesichert über Seile balancieren, über Leitern klettern oder sich auf kleinen Tyroliennes fortbewegen – das ist so unvergesslich wie eine Fahrt auf dem First Flieger. Aber um einiges anspruchsvoller: Viele Abschnitte des Seilparks sind ziemlich nahrhaft.

Heimatmuseum. Hier wird die touristische Vergangenheit der Jungfrau-Region gar nicht museal, sondern lebendig und auf besonders liebevolle Weise präsentiert.

JUNGFRAU-REGION: DAS SOLLTEN SIE WISSEN

Die wichtigsten Veranstaltungen

84. Int. Lauberhornrennen. Vom 17. bis 19. Januar 2014 in Wengen. Die grosse Weltcup-Party – mit der Abfahrt am 18. Januar als Höhepunkt.

32. World Snow Festival. Vom 20. bis 25. Januar 2014 in Grindelwald – ausnahmsweise dezentralisiert, weil beim üblichen Veranstaltungsort das neue Ortszentrum gebaut wird. Im Rahmen des Festivals kreieren Künstler aus aller Welt an verschiedenen Orten beeindruckende Schneeskulpturen.

71. Int. Infernorennen. Vom 22. bis 25. Januar in Mürren. Seit 1928 wird in Mürren die längste Abfahrt und das grösste Amateur-Skirennen der Welt ausgetragen. Das Teilnehmerfeld ist auf 1850 Fahrer beschränkt.

19. Velogemel-Weltmeisterschaft. Am 2. Februar 2014 in Grindelwald. Mehr Informationen auf Seite 91.

Audi Snowboard Series. Am 8. und 9. Februar 2014 in Grindelwald-First. Sämtliche Open-Wettkämpfe sind offen für alle – ungeachtet von Alter und Können.

Horischlitten-Rennen. Am 1. März vom Alpiglen. Ein urchiges Rennen, das nicht nur den Teilnehmenden viel Freude macht.

Whitestyle Open. Vom 7. bis 9. März 2014 in Mürren. Freeskier und Snowboarder liefern sich beim Big Air Contest «Night Air» im Scheinwerferlicht eine spektakuläre Battle.

King of the First Hill. Am 15. März 2014 in Grindelwald-First. Das Volksabfahrtsrennen mit Massenstart führt vom Oberjoch bis zum Stählisboden – und startet natürlich erst nach Betriebsschluss.

Ich bin ein Schatz, holt mich hier raus. Am 29. März 2014 in Grindelwald-First. Auf einem abgesperrten Feld bei der Talstation Oberjoch werden 30 Schatzkisten voller wertvoller Preise vergraben. Jeder kann mitbuddeln – ein riesiger Spass für die ganze Familie.

17. SnowpenAir. Am 5. April 2014 auf der Kleinen Scheidegg. Mehr dazu in der Spalte auf der linken Seite.

GÜNSTIGER SKIFAHREN

Sportpässe in der Jungfrau-Skiregion sind jetzt oft noch günstiger:
– Kooperation mit Zermatt. Gäste mit einem gültigem Saison- oder Jahresabonnement für Zermatt erhalten 20% Rabatt auf Besucher-Sportpässe der Jungfrau-Skiregion; zudem bekommt man pro Erwachsenen-Skipass zwei kostenlose Kinder-Skipässe für dieselbe Zeitdauer.
– Kooperation mit Meiringen-Hasliberg. Gäste mit einem gültigen Saison- oder Jahresabonnement für Meiringen-Hasliberg erhalten 50% Rabatt auf Tageskarten für Grindelwald-Wengen oder Mürren-Schilthorn; zudem bekommt man pro Erwachsenen-Skipass zwei kostenlose Kinder-Skipässe für dieselbe Zeitdauer.
– Angebot «2 für 1». An folgenden Daten erhält man zwei Sportpässe für den Preis von einem: vom 7. bis 20 Dezember 2013, vom 4. bis 24. Januar 2014 sowie vom 8. März bis zum Saisonende.
– Early Bird. Planung lohnt sich: Kauft man einen Sportpass 21 Tage vor dem 1. Gültigkeitstag, gibts bis zu 20% Ermässigung.

NACHTSCHLITTELN «EIGER RUN»

Wenn es dunkel wird, ist der Spass im Schnee noch nicht vorbei: Am Abend ist die Strecke Alpiglen–Brandegg für alle Schlittlerinnen und Schlittler beleuchtet. Die Abendkarte kostet 26 Franken (ermässigt 16 Franken). Täglich vom 26. Dezember 2013 bis 4. Januar 2014 und zwischen 8. Januar und 15. März jeweils Mittwoch bis Samstag.

WINNERCARD: DOKUMENTIEREN SIE IHREN WINTERSPASS

In der Jungfrau-Region ist der Sportpass mehr als das Eintrittsticket für 45 Sportbahnen: Er ist eine «Winnercard», die persönliche Bilder, Filme und Daten aufzeichnet – und die erst noch täglich ein persönliches Ferienalbum aufdatiert.
– Die Winnercard registriert, welche Bahnen man genutzt, wie viele Pistenkilometer man zurückgelegt und wie viele Höhenmeter man überwunden hat. Am Abend können sämtliche Daten auf einem persönlichen PDF fürs Ferienalbum ausgedruckt werden.
– Besondere Leistungen werden mit einem virtuellen Badge belohnt. Wer zum Beispiel am gleichen Tag 5000 Höhenmeter überwunden hat, erhält den «Burning Lift Badge». Insgesamt gibt es 23 Badges zum Sammeln.
– Bei der Männlichen-Rennstrecke lässt sich mit der Winnercard ein eigener, 30-sekündiger Action-Skifilm auf der Skipiste drehen. Er kann im Internet oder direkt an Terminals angesehen werden.
– Fotopoints gibt es an mehreren Orten, zum Beispiel auf dem Oberjoch. Mit dem Skipass wird die Kamera ausgelöst, das Foto ist dann im Internet abrufbar. Die Registrierung erfolgt ganz einfach mit der Nummer des Skipasses via Internet – und sie kann auch nachträglich erfolgen.

SO SCHNELL SIND SIE IN GRINDELWALD

Die Jungfrau-Region ist einfach zu erreichen – und liegt näher, als man denkt.
Mit der Bahn: Bis Interlaken dauert die Fahrt von Zürich weniger als zwei Stunden. Die Berner-Oberland-Bahn ab Interlaken erreicht Grindelwald in 35 Minuten.
Mit dem Auto: Auf der Autobahn gehts ab Basel oder Zürich via Brünig und Interlaken nach Grindelwald. Distanzen: Von Zürich 135 Kilometer oder knapp zwei Stunden Fahrzeit, von Genf 233 Kilometer, von Basel 166 Kilometer

Buchungen und weitere Infos unter: www.jungfrau.ch

LEBEN WIE GOTT IN GRINDELWALD

Die Auswahl an Hotels, Restaurants und Beizli ist riesig. Hinter jedem Angebot stehen engagierte Persönlichkeiten

VON MARIUS LEUTENEGGER (TEXTE) UND PHILIPP ROHNER (FOTOS)

Café als Showroom: Bruno Kaufmann und Ehefrau Myriam im 3692

Kunstwerke mit Charme

Besucht man in Grindelwald Hotels oder Restaurants, stösst man früher oder später unweigerlich auf eine Arbeit von Bruno Kaufmann. Der originelle Schreiner hinterlässt überall Spuren – da hängt eine Lampe von ihm, dort eine Wandverkleidung, da steht ein Tisch aus seiner Werkstatt. Am deutlichsten präsent ist er im neuen Café 3692 am Terrassenweg. Kein Wunder: Er hat es zusammen mit seiner Frau Myriam Kaufmann konzipiert. Für Myriam ist das Café die Erfüllung eines Traums – und für Bruno ist es eine Art Showroom, in dem er zeigen kann, was er kann.

Bruno ist in Grindelwald tief verwurzelt. 38 Jahre lang führte seine Familie die Gleckstein-SAC-Hütte am Wetterhorn. Zuerst amteten die Eltern Hans und Hedi als Hüttenwarte, dann übernahm der ältere Bruder Johann den Job, schliesslich ging die Aufgabe an Bruno über. Doch vor einem Jahr war Schluss mit der Familientradition: Als das Chalet der Grossmutter am Terrassenweg durch einen Neubau ersetzt werden sollte, ergriff das Paar die Chance – und baute sich hier ein Haus samt Café im Erdgeschoss. «Kehrten wir nach Saisonschluss von der SAC-Hütte ins Dorf zurück, war hier nichts mehr los», erzählt Myriam. «Wir wollten deshalb einen Ort schaffen, an dem sich die Einheimischen in den ruhigen Wochen der Zwischensaison treffen können.» Natürlich haben mittlerweile auch Touristen das im Juli eröffnete Café 3692 entdeckt. Schliesslich handelt es sich dabei um eine Art Innenraum-Kunstwerk aus Holz, das mit vielen liebevollen Details überrascht. Aussergewöhnlich ist auch das Betriebskonzept: Das Café ist nur von 8.30 bis 18 Uhr geöffnet. «Dies ist unser Wohnhaus, und eine Gastronomie bis spät in die Nacht hinein hätte nicht gepasst», sagt Myriam Kaufmann. «Ausserdem wollen wir so viel wie möglich selber machen und nicht mit mehreren Schichten arbeiten.»

SONNENVERWÖHNTE LAGE HOCH ÜBER DEM DORF

Das Café 3692 – die Zahl steht für die Höhe des Wetterhorns, mit dem sich die Kaufmanns noch immer verbunden fühlen – richtet sich daher vor allem an Spaziergänger oder an die Eltern von Kindern, die am nahen Bodmi-Übungslift erste Erfahrung auf den Ski machen. Die Lage des Cafés hoch über dem Dorf ist sonnenverwöhnt, daher bietet sich seine Terrasse ideal zum Ausspannen an. Und zum Geniessen: Das kleine, aber feine Angebot basiert vorwiegend auf lokalen Produkten. Das ist kein Zufall, denn Bruno Kaufmann präsidiert den Verein Eigerness, der Grindelwalder Angebote fördert. «Ich koche mittags nur ein Menü», sagt Myriam Kaufmann. «Hat zum Beispiel ein Nachbar gerade Geissenwurst produziert, mache ich damit eine Rösti.» Daneben bietet das Café 3692 Plättli für jeden Geschmack, Sandwiches und Patisserie. Und so ganz strikt ist die Sache mit dem Tagescafé auch nicht: Am Freitagabend ist geöffnet, dann verwandelt sich das Café in ein Kulturcafé. Im Winter wird freitagabends Fondue serviert, aber natürlich eines auf etwas andere Art – man muss allerdings reservieren, will man sich von Myriam Kaufmann überraschen lassen.

www.cafe3692.ch

Alphütte wie aus dem Bilderbuch

Monika und Beat Aeschlimann haben drei Kinder und führen einen mittelgrossen Bauernhof in Grindelwald. Das macht genug Arbeit, könnte man meinen. «Aber ich habe schon immer aushilfsweise in der Gastronomie gearbeitet und fand das so schön, dass ich unbedingt einmal etwas Eigenes haben wollte», sagt Monika Aeschlimann. Als die Betreiber der Ischbodenhütte eine Nachfolge suchten, griff Monika Aeschlimann sofort zu, auch wenn die Hütte eine halbe Stunde Autofahrt von ihrem Hof entfernt liegt. Grindelwald ist eben weitläufig – und die Ischbodenhütte wirklich ab vom Schuss. Aber das macht ja gerade ihren Reiz aus. Mit dem eigenen Auto erreicht man sie nicht, denn die Strasse zu ihr ist für den Individualverkehr gesperrt; im Sommer hält zwar der Bus Richtung Grosse Scheidegg vor der Hütte, im Winter kommt man aber nur zu Fuss hierher.

Etwa 40 Minuten dauert die Wanderung vom Parkplatz beim Oberen Gletscher bis zur Hütte. Sie anzutreten, lohnt sich gleich mehrfach. Erstens ist die Aussicht übers Tal von der Terrasse der Hütte aus beeindruckend. Zweitens ist Monika Aeschlimann eine charmante und unkomplizierte Gastgeberin, bei der man sich sofort wohlfühlt. Drittens könnte die Ischbodenhütte einem Bilderbuch entsprungen sein: Die rustikale Alphütte wurde kaum verändert, und im Sommer dient sie tatsächlich noch ihrem ursprünglichen Zweck. Und viertens serviert Monika Aeschlimann hier vor allem Produkte aus dem eigenen Betrieb: Käse, Trockenfleisch, Kuchen. Mehr Grindelwald geht nicht. Schade ist nur, dass die Bäuerin ihr Lokal nicht ständig betreiben kann – aber das ist auch verständlich, denn sie macht zusammen mit ihren Eltern alles selber.

Die Ischbodenhütte ist ganzjährig von Freitag bis Sonntag jeweils von 11 bis 17 Uhr geöffnet; in der Hauptsaison von Mittwoch bis Sonntag. «Aber für eine Gruppe von 8 bis 20 Personen, die zum Beispiel am Abend ein Fondue essen möchten, öffne ich auch ausserhalb dieser Zeiten», sagt Monika Aeschlimann.

www.ischbodenhuette.ch

Charmant und unkompliziert: Monika Aeschlimann, Ischbodenhütte

In Spitzenhäusern daheim: Koch Peter Nydegger

«Raffiniert bodenständig»

Der Berner Koch Peter Nydegger arbeitete an einigen der bekanntesten Orten der Schweiz – im Castello del Sole in Ascona, im Derby in Arosa, im Ermitage in Schönried oder im Ambassador in Zermatt. Seit bald 17 Jahren kocht er im Hotel Kirchbühl in Grindelwald. Das 1900 eröffnete Hotel wird in vierter Generation von der Familie Brawand geführt und zählt laut dem renommierten Hotelrating von Karl Wild zu den zehn besten Familienhotels der Schweiz.

Sie lebten an vielen Orten. Warum sind Sie in Grindelwald hängen geblieben?
Weil es mir hier richtig gut gefällt. Ich liebe die Berge und treibe gern Sport; verglichen mit vielen anderen Ferienorten liegt Grindelwald zudem sehr zentral.

«Wintersportort» – das klingt kulinarisch zuerst einmal nach Ovo und Pommes frites. Wie gut kann man denn in Grindelwald essen?
Grindelwald ist nicht Gstaad, wo sich die Gault-Millau-Hauben konzentrieren. Bei uns findet man aber eine sehr gute bodenständige Küche, die oft mit grosser Raffinesse aufgewertet wird. Grindelwald ist eine Familiendestination, und deshalb läuft hier alles ein wenig unkomplizierter ab. Als Familienvater schätze ich es natürlich sehr, dass man hier gut essen kann, ohne sich gleich in Schale werfen zu müssen.

«BREITE PALETTE BEIM BUFFET»

Gibt es auch in der Qualitätsgastronomie Gerichte, die an einem Skiort besonders gefragt sind?
Im Winter bieten wir natürlich viel Währschaftes an. Käsegerichte sind dann besonders beliebt. Erstaunlich ist aber, dass wir im Sommer fast so viel Fondue brauchen wie im Winter. Denn die asiatischen Touristen wollen auch im Sommer ein Fondue probieren.

Bieten Sie auch Grindelwalder Spezialitäten an?
Es gibt leider keine speziellen traditionellen Grindelwalder Gerichte, dafür aber viele hochwertige Produkte aus dem Dorf und der Region. Ich versuche stets, sie in meine Küche einzubauen, und es gibt sogar ein Eigerness-Menü – dazu gehört zum Beispiel Carpaccio vom Grindelwalder Rind mit Hobelkäse und Trüffelöl, Suppe mit lokalem Ziegenkäse, sautiertes Kalbsteak vom hiesigen Kälblein oder ein Parfait von Goldmelisse aus unserem Garten.

Was prägt Ihre Küche über die Verwendung lokaler Produkte hinaus?
Ich bin viel herumgekommen und habe von überall her etwas mitgenommen. Das Kirchbühl bietet daher eine sehr breite Palette an Gerichten von thailändisch bis zu gutbürgerlich. Eine beliebte Spezialität unserer Küche ist das Buffet am Freitagabend – dafür kommen die Leute sehr gern zu uns.

www.kirchbuehl.ch

Grosse Nachfrage: Gery Moser, Chef im Mountain Hostel

Lage ideal, Preis genial

Für 35 Franken pro Nacht ein Bett samt Frühstück – warum kann es so etwas in Grindelwald, wo der Boden ähnlich teuer ist wie in Zürichs Stadtzentrum, überhaupt geben? «Weil es uns braucht», sagt Gery Moser, Geschäftsführer des Mountain Hostel. 160 Betten hat sein Haus, und die Nachfrage nach jedem davon ist gross. Dabei quartieren sich, anders als man vielleicht vermuten würde, keineswegs nur Jugendliche in der Herberge ein. «Der Altersdurchschnitt unserer Gäste liegt bei 30 Jahren», sagt Gery Moser.

IM WINTER APRÈS-SKI UND IM SOMMER EIN BIERGARTEN

Im Sommer übernachten hier viele Backpackers, im Winter vor allem begeisterte Skifahrer. Denn für sie liegt das Mountain Hostel ideal: unmittelbar bei der Talstation der Wengernalpbahn und zwei, drei Gehminuten von der Männlichenbahn entfernt. Keine Unterkunft in Grindelwald hat einen besseren Zugang zum Skigebiet. Natürlich ist das Mountain Hostel einfach; wie in Low-Budget-Gaststätten üblich, gibt es Gemeinschaftstoiletten und -duschen. Aber Herberge ist nicht gleich Herberge, und das Mountain Hostel wartet mit einem verhältnismässig hohen Standard auf: In den bunt gestrichenen Zimmern stehen maximal sechs Betten, und für einen geringen Aufpreis erhält man auch ein Doppelzimmer, das fast Hotelniveau aufweist. Im günstigen Tarif inbegriffen ist erst noch die unvergleichliche Hostel-Atmosphäre.

«Zu uns kommt man auch deshalb, weil man sich mit anderen austauschen will», sagt Gery Moser. «Man trifft sich in der Lobby, lernt einander kennen, diskutiert. Im Winter öffnen wir von 16 bis 21 Uhr eine Après-Ski-Bar – im Sommer gibts einen Biergarten.» Selbst in der kalten Jahreszeit werde der Grillplatz oft genutzt. Herrscht im Hostel also rund um die Uhr Partystimmung – und damit auch ein hoher Lärmpegel? «Ab 23 Uhr gilt Nachtruhe», sagt Gery Moser. Die Unterhaltungsmusik spielt in Grindelwald am Abend im höher gelegenen Dorf; wenn Partygänger zurückkehren, haben sie meist einen viertelstündigen Spaziergang an der frischen Luft hinter sich. «Das tut ihnen gut – und sichert uns die Ruhe», sagt Gery Moser. Das Mountain Hostel liegt eben wirklich ideal.

www.mountainhostel.ch

FORTSETZUNG AUF SEITE 98

FORTSETZUNG VON SEITE 97

Von der Sänfte zum Wohlfühlhotel

Als 1912 die Jungfraubahn eröffnet wurde, gab es den Vorläufer des Parkhotels Schoenegg in Grindelwald bereits seit 44 Jahren. Und kein anderes Gasthaus in Grindelwald befindet sich länger in der Hand der gleichen Familie: Thomas Stettler leitet das 3-Stern-Superior-Haus in der vierten Generation, zusammen mit seiner Frau Anja. «Mein Urgrossvater Gottlieb Stettler hatte das alte Chalet, das noch heute Teil unseres Betriebs ist, 1892 gekauft», erzählt er. «Damals wurden die englischen Damen noch in der Sänfte auf den Berg getragen.»

Seither hat sich vieles, ja fast alles in Grindelwald geändert. Zumindest eines ist im Parkhotel aber gleich geblieben: Hier legt man enormen Wert auf Gastlichkeit und eine «familiäre Wohlfühlatmosphäre», wie Anja Stettler sagt. Dass dies nicht einfach ein flotter Marketingspruch ist, beweist die Tatsache, dass fast zwei Drittel aller Übernachtungen auf Stammgäste zurückgehen. Wie erreicht man heute eine derartige Kundentreue? «Wir versuchen, einfach etwas mehr Leistung im menschlichen Bereich zu erbringen», sagt Thomas Stettler. «Wir sind immer da für den Gast; ich bin jeden Morgen beim Frühstück präsent, empfehle den Gästen, was sie bei diesem Wetter unternehmen können, gebe mein Insiderwissen weiter, gehe manchmal sogar mit Gästen wandern. Hotelier zu sein, ist kein Beruf, sondern eine Berufung.» Passenderweise lautet die Berufsbezeichnung auf der Visitenkarte der beiden denn auch nicht «Direktoren», sondern «Gastgeber». «Auf meinem Schreibtisch steht kein PC», sagt Thomas Stettler. «Ich habe keine Zeit, auf einen Bildschirm zu schauen – ich kümmere mich lieber um die Menschen.»

MIT GROSSER GELASSENHEIT ZEIT FÜR JEDEN GAST

Anja und Thomas Stettler wirken bei der Arbeit so ungezwungen, als befänden sie sich auf einem Anlass mit alten Bekannten. Die grosse Lobby, die in vielen Hotels kaum genutzt wird, scheint voller Freunde zu sein. Mit einer Gelassenheit, die jedes gestresste Gegenüber ansteckt, nehmen sich die beiden Zeit für jeden. Dabei wird aber nie übersehen, dass soeben ein anderer Bekannter den Raum betreten hat. Ein fast unsichtbares Nicken deutet einem der langjährigen Mitarbeitenden an, sich um die Ankömmlinge zu kümmern. «Wenn die Gäste abreisen – und ich verabschiede alle persönlich –, bedanken sich viele dafür, dass sie bei uns sein durften», sagt Thomas Stettler. «Das muss das Ziel sein: dass sich hier jemand wirklich wie ein Gast fühlt.» Dass dieses Ziel erreicht wird, beweisen die geradezu euphorischen Einträge auf Holidaycheck: 348 Bewertende haben bei einem Maximum von 6 eine Durchschnittsnote von 5,7 abgegeben.

Ach ja, nicht vergessen werden sollte ob der grossen Herzlichkeit im Haus eines nicht: Das Parkhotel Schoenegg bietet ein fast unschlagbares Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Zimmer sind geschmackvoll eingerichtet, das «Aqua-Well» mit eigenem Hallenbad bietet alles, was das Herz begehrt, und das Essen ist hervorragend. Richtig öffentlich ist das Restaurant allerdings nicht, denn ein rechter Gastgeber lädt seine Gäste auch zum Essen ein; fast alle, die im Parkhotel übernachten, haben Halbpension gebucht, und deshalb ist das Restaurant in der Hauptsaison auch fast immer voll.

www.parkhotelschoenegg.ch

Gastgeber, nicht Direktoren: Anja und Thomas Stettler vom Parkhotel Schoenegg

Suzanne und Stefan Grossniklaus: Hotel Aspen neu erfunden

Alpiner Chic gleich neben der Piste

Das Hotel Aspen gibt es schon lange, und seine Lage war schon immer gut: Es befindet sich unmittelbar am Rand der Tschuggen-Piste, die von der Kleinen Scheidegg nach Grindelwald Grund führt. Man kann direkt vor der Tür des Hotels die Ski anschnallen und lossausen. Seit etwas mehr als einem Jahr gibt es neben der exzellenten Lage aber noch zahlreiche weitere gute Gründe, hier zu übernachten. Denn das Hotel Aspen ist neu eröffnet worden – als «Aspen Alpin Lifestyle Hotel» mit vier Sternen.

Wer schon früher hier war, wird das Haus nicht mehr wiedererkennen. Hinter dem Wandel stehen Suzanne und Stefan Grossniklaus. 2007 konnte das Paar das alte Hotel Aspen übernehmen – ein Chalet mit einfachen Zimmern und einem Massenlager. «Erst verwandelten wir das Haus mit einem leichten Make-up in ein Dreisternhotel, dann aber kam die Idee auf, es zusammen mit Griwa-Plan richtig auszubauen», sagt Suzanne Grossniklaus. Das alte Chalet wurde ausgehöhlt und um einen grossen Neubau ergänzt. Die Innenausstattung besorgte der Tiroler Heinz Schletterer, der schon zahlreiche erstklassige Hotels und Spas in der ganzen Welt ausgestattet hat. In enger Zusammenarbeit mit ihm und lokalen Handwerkern schufen die Besitzer ein Lifestyle-, Design- oder Alpine-Chic-Hotel, das weitherum seinesgleichen sucht. Ob gewöhnliches Doppelzimmer oder Suite: Jeder Raum ist hochwertig mit sorgfältig ausgewählten Designmöbeln und viel Arvenholz ausgestattet. Bei aller Eleganz im alpinen Stil strahlt das Hotel Aspen aber weiterhin die für Grindelwald typische Unkompliziertheit aus; es wird sich zwar nicht jeder hier einen Aufenthalt leisten können oder wollen, doch willkommen fühlen darf sich hier jeder. Und wer an der hohen Qualität des Hotels schnuppern möchte, kann eine überraschend günstige Tageskarte für den exzellenten Spa-Bereich kaufen – sie kostet nur 35 Franken. Der Wellness-Wohlfühltag für 120 Franken umfasst zudem auch noch eine Teilkörpermassage und ein 3-Gang-Mittagessen. An einem Schlechtwettertag kann man es sich hier also richtig gut gehen lassen.

«Es war einfach wunderbar, ein Haus von Grund auf neu zu konzipieren», sagt Suzanne Grossniklaus. «Viele Hotels werden immer wieder teilrenoviert und verlieren mit der Zeit eine klare Handschrift. Hier konnten wir unser Konzept von A bis Z durchziehen.» Und das sieht man an jeder Ecke.

www.hotel-aspen.ch

WIE AUTOSCOOTER FAHREN

Toni Fuhrer, verantwortlich für die Pistenpräparierung im Skigebiet First, spürt auch nach 21 Saisons noch ein Kribbeln, wenn der erste Schnee fällt

VON MARIUS LEUTENEGGER (TEXT) UND PHILIPP ROHNER (FOTO)

Toni Fuhrer entspricht genau dem Bild, das man sich von einem Pistenbullychauffeur macht: Er wirkt gelassen, geerdet, naturverbunden – und man spürt, dass er gern für sich ist und die Dinge auf seine Art erledigen will. «Das gefällt mir an meinem Beruf: die Freiheit, die man hat», sagt er. «Man wird nicht kontrolliert, jeder ist auf sich gestellt und kann die Arbeit so erledigen, wie es für ihn richtig ist.» Wer im Winter stundenlang allein die Pisten hoch- und runterfährt, während andere beim Nachtessen sitzen, im Ausgang sind oder schlafen, muss ein Individualist sein. Und tatsächlich: «Ich bin gern allein unterwegs», bestätigt Toni Fuhrer. «Ich war ja auch Lastwagenfahrer, und da ist die Situation ähnlich.»

Toni Fuhrer stammt aus Gündlischwand, einem Ort zwischen Interlaken und Grindelwald. Wie die meisten Einheimischen stand er schon als Vierjähriger auf den Pisten; einmal einen Pistenbully zu lenken, sei aber kein Bubentraum von ihm gewesen. Er wollte Automechaniker werden, und er machte dann auch eine Lehre in einer Garage. Zwei Jahre lang arbeitete er auf dem Beruf, dann zog es ihn in die Welt hinaus: Toni Fuhrer wurde Lastwagenchauffeur und reiste lange durch die USA und Australien. Zu seiner heutigen Tätigkeit kam er durch einen Kollegen. «Erst machte ich das nur im Winter; Pistenfahrzeugfahrer ist ja eigentlich ein Saisonjob.» Von den neun Männern, die im Winter die Pisten im Skigebiet First präparieren, haben nur zwei eine Ganzjahresstelle – Toni Fuhrer als Leiter der Pistenpräparation sowie ein Kollege. Die beiden revidieren im Sommer die Fahrzeuge. Das gibt einiges zu tun, denn der Fahrzeugpark am First umfasst sechs grosse, fast fünf Meter breite Pistenfahrzeuge sowie ein kleineres, das halb so breit ist.

ES BRAUCHT EINEN HALBEN METERSCHNEE FÜR DEN BULLY

Die meisten Kollegen von Toni Fuhrer sind wie er Lastwagenfahrer oder Baumaschinenführer. Von Gesetzes wegen darf man ein Pistenfahrzeug bereits mit 16 Jahren lenken, «aber ich habe lieber erfahrene Leute im Team», sagt Toni Fuhrer. Wichtig für den Job sei, dass man sich mit grossen Fahrzeugen auskenne. Technisch gesehen ist ein Pistenfahrzeug zwar einfach zu fahren, denn es funktioniert ähnlich wie ein Autoscooter auf der Chilbi: Man kann nur Gas geben oder eben nicht, es gibt weder Bremse noch Gänge. Anspruchslos ist die Arbeit aber nicht: Es braucht viel Erfahrung, um mit den bis zu 12 Tonnen schweren Gefährten eine Piste zu präparieren. Vor allem zu Beginn der Saison, wenn noch nichts ausgesteckt ist und die Pistenfahrzeugfahrer den Verlauf der Piste festlegen müssen, ist es unerlässlich, dass man genau weiss, was zu tun ist.

Die Arbeit im Winter ist zweigeteilt: Bevor die Skianlagen den Betrieb aufnehmen können, müssen alle Pisten präpariert werden. Während der Saison steht dann der tägliche Unterhalt an. Laut Berner Gesetz dürfen Pisten ab dem 15. Oktober beschneit werden, aber damit die Arbeit wirklich beginnen kann, braucht es eine längere Kälteperiode. «Ehe nicht ein halber Meter Schnee liegt und der Boden richtig kalt ist, holen wir die Fahrzeuge nicht aus der Garage», sagt Toni Fuhrer. «Sonst würden wir nur den Boden aufreissen.» Kunstschnee ist zwar ein wenig kompakter als Naturschnee, aber auch er muss mindestens 30 Zentimeter hoch liegen, damit man die Pisten präparieren kann. Zu Beginn wird dem Schnee sehr Sorge getragen, denn er bildet die Unterlage für die Piste während der ganzen Saison. Zuerst wird er nur mit den Ketten des Pistenfahrzeugs festgedrückt; Fräse oder Pflug werden am Anfang kaum eingesetzt.

Die Arbeit beginnt in der Regel am Oberjoch bei der höchstgelegenen Piste im Gebiet. Sie ist ausnehmend breit, und ihre Präparierung nimmt schnell einmal eine ganze Woche in Anspruch. «Wir sind dann den ganzen Tag im Fahrzeug unterwegs, stundenlang rauf und runter», sagt Toni Fuhrer. Schwierig sei die Arbeit am Oberjoch nicht. Vielmehr gefällt dem Pistenfahrzeugfahrer, wenn er an richtig steilen Hängen arbeiten kann. An den heikelsten Stellen wurden im Sommer Anker betoniert; daran befestigen die Fahrer dann den Haken einer Seilwinde, die kranähnlich auf dem Fahrzeug aufgebaut ist. Die Winde hilft, das Fahrzeug hochzuziehen und bei der Talfahrt zu bremsen. Zudem erhöht sie die Sicherheit. «Die Arbeit birgt schon gewisse Gefahren», sagt Toni Fuhrer. «Das Fahrzeug kann zum Beispiel rück- oder seitwärts über einen Weg abrutschen und sich überschlagen. Oder wir können in ein Schneebrett geraten. Dann müsse man es wieder freischaufeln. Unfälle ereigneten sich aber nur sehr selten. «Am ehesten fällt einer beim Ein- oder Aussteigen vom Fahrzeug herunter.»

«STUNDENLANG RAUF UND RUNTER»

Alle Pisten zu präparieren, dauert etwa einen Monat. So viel Zeit hat das Team vor Saisonbeginn selten. Werden die Anlagen Mitte Dezember in Betrieb genommen, ist meist nur ein Teil der Pisten bereit. Das sei aber kein Problem, denn so richtig los gehe der Betrieb erst nach Weihnachten. Und beschleunigen lässt sich die Sache ohnehin kaum; ein Schichtbetrieb ist nicht möglich, weil nur neun Fahrer für die sieben Maschinen zur Verfügung stehen. «Aber vor Saisonstart wird natürlich schon viel länger gearbeitet als üblich», sagt Toni Fuhrer, «dann kann es vorkommen, dass einer mehrere Stunden am Stück im Fahrzeug sitzt.»

BIS MITTERNACHT – ODER AB DREI UHR FRÜH

Während der Saison werden die Pisten täglich frisch präpariert – und zwar alle. «Ist bereits eine Unterlage vorhanden, geht alles viel schneller», sagt Toni Fuhrer. Dennoch kommt es zuweilen vor, dass am Morgen noch nicht alle Pisten befahrbar sind. Das hat damit zu tun, dass der meiste Schnee in der Regel erst zwischen fünf und acht Uhr morgens fällt – und es keinen Sinn hat, im Schneegestöber die Pisten zu präparieren, weil dann gleich alles wieder zugeschneit würde. «Dank der Wetterberichte wissen wir immer, was auf uns zukommt», sagt Toni Fuhrer. «Fällt kein Schnee, beginnen wir mit der Arbeit, sobald die Pisten geschlossen sind.» Einer fahre dann für den Unterhalt der Schlittel- und Wanderwege zum Faulhorn, sechs würden auf den Pisten arbeiten. Der Arbeitstag endet in diesen Fällen um Mitternacht. Bei Schneefall beginnt die Arbeit erst um drei, vier Uhr, und sie dauert dann so lange wie nötig.

Arbeits- und Schlafzeiten sind für die Fahrer also sehr unregelmässig, und zuweilen schlafen sie auch gleich bei der Garage in der Zwischenstation Schreckfeld. «Für das Sozialleben ist das alles nicht so optimal», sagt Toni Fuhrer mit für ihn typischem Understatement. Die meisten Fahrer sind zwischen 25 und 35 Jahre alt – ein Alter, in dem man unregelmässige Arbeit noch gut erträgt – und haben keine Familie. Viele hören auf, wenn sie Kinder bekommen. Toni Fuhrer hat mit seiner Frau zwei Söhne, der jüngere ist erst ein paar Monate alt. Wie bringt er Familie und Arbeit unter einen Hut? «Der Winter ist für uns alle happig, doch richtig streng ist es nur während rund vier Monaten; dafür habe ich im Sommer mehr Zeit für die Familie als viele andere.» Einen anderen Beruf zu wählen, ist für ihn jedenfalls keine Option – auch nach 21 Saisons im Firstgebiet nicht. «Solange ich noch immer ein Kribbeln verspüre, wenn der erste Schnee fällt, bleibe ich dabei.» Diese Arbeit habe er einfach im Blut, und er könne sie oft richtig geniessen. «Die Abende, die man fast allein im Skigebiet verbringt, die Sonnenuntergänge – das ist einmalig. Oder die Stimmung am frühen Morgen, wenn die Sonne aufgeht, niemand sonst unterwegs ist und man noch eine Gämse sieht. Darauf will ich nicht verzichten.»

Die Arbeitszeiten sind «nicht optimal»: Pistenbullychauffeur Toni Fuhrer

MITFAHREN IM PISTENBULLY

Grosse und kleine Buben können sich ihren Traum erfüllen.

12 Tonnen schwere Maschinen, steile Hänge, schwarze Nacht – das klingt nach Bubentraum. Jetzt kann man sich diesen erfüllen: Die Firstbahnen ermöglichen Interessierten, eine Nacht lang auf einem Pistenfahrzeug mitzufahren. Für 250 Franken ist man dabei. Im Preis inbegriffen sind die Fahrt mit der Fristbahn zur Station Schreckfeld, wo die Pistenfahrzeuge eingestellt sind, ein Gutschein für ein Getränk im Restaurant, die Fahrt auf dem Pistenbully und die Rückführung zur Talstation gegen Mitternacht. Das Angebot gilt vom 14. Dezember 2013 bis 30. März 2014 bei guten Schneeverhältnissen. Anmelden kann man sich bei der Talstation der Firstbahn oder telefonisch unter 033 828 77 11.