

Tourismus | Nach 14-monatiger Bauzeit nimmt der Fiescher ÖV-Hub morgen Samstag Fahrt auf

In Rekordtempo auf den Kühboden



Hochbetrieb. Die Zeit drängt. Die letzten Arbeiten im ÖV-Hub sind auf der Zielgeraden. FOTOS MENGIS MEDIA/ANDREA SOLTERMANN



Komfort. Rolltreppen befördern die Gäste zu den Verkehrsträgern Gondelbahn, Zug oder Postauto. FOTO ZVG



Ausblick. Die Höhendifferenz von der Berg- bis zur Talstation beträgt 1144 Meter. FOTO ZVG



Balanceakt. Monteure errichten unterhalb der Bergstation einen der insgesamt 13 Stützmasten. FOTO ZVG

- FAHRGESCHWINDIGKEIT**
7 Meter pro Sekunde
- ANZAHL STÜTZEN**
13
- BAUZEIT**
8 Minuten
- GEWICHT DER STÜTZEN**
250 Tonnen oder 42 Elefanten
- BAUSTART**
1. Oktober 2018
- BAUHERRSCHAFTEN**
Aletsch Bahnen, MGBahn, Hans Ritz Architektur
- FÖRDERLEISTUNG**
1800 Personen pro Stunde
- GESAMTKOSTEN ÖV-HUB**
45 Millionen
- KOSTEN GONDELBAHN**
23,5 Millionen
- ERÖFFNUNG**
7. Dezember 2019
- GEWICHT FÖRDERSEIL**
67 Tonnen
- 48 Personenkabinen**
10 Personen | **2 Transportkabinen**

GRAFIK MENGIS MEDIA

FIESCH | 10er-Gondelbahn, MGBahn, PostAuto und Gewerbe unter einem Dach: Morgen Samstag geht der ÖV-Hub in Betrieb.

MATTHIAS SUMMERMATTER

45 Millionen Franken. So viel kostete der neue ÖV-Hub in Fiesch. Morgen Samstag steht die grosse Eröffnung an. Die Erwartungen an die Drehscheibe mit Gondelbahn, MGBahn, PostAuto und Gewerbe (Volken Sport, Anm. d. Red.) sind gross. Man erhofft sich einen Mehrwert für die gesamte Region. Die Bauarbeiten waren komplex. Weshalb, zeigt die Integration der 10er-Gondelbahn des Herstellers Garaventa.

Keine Gondelbahn in der Schweiz ist schneller

Thomas Kempf, Projektleiter Garaventa Verkauf, blickt auf eine intensive Zeit zurück. Das straffe Bauprogramm galt weniger als Knackpunkt. «Bei unserer Tätigkeit haben wir oft Zeitdruck, an sportliche Terminprogramme sind wir uns gewohnt.» Kempf streicht vielmehr die vielen komplexen Schnittstellen heraus, die der Hub als Ganzes mit sich brachte. «Zahlreiche Unternehmen

mussten auf engstem Raum aneinander vorbeikommen.» Die Errichtung der Gondelbahn bei laufendem Betrieb der MGBahn stellte etwa eine echte Herausforderung dar. Diverse Sicherheitsmassnahmen waren während der Bauphase nötig. So fand die Montage der Talstation ausschliesslich in der Nacht statt.

Mit einer Geschwindigkeit von sieben Metern pro Sekunde gilt die Gondelbahn als derzeit schnellste in der Schweiz. Kempf sagt jedoch: «Es ist nicht unser Ziel, Rekorde zu jagen und zu brechen.» Der Komfort sowie das Fahrerlebnis für die Gäste stehen an erster Stelle. «Es war uns wichtig, dass sich die neue Bahn harmonisch ins Gelände integriert. Aus diesem Grund sind auch die Stützen nicht alle gleich hoch.» Das Profil am Berg, die Geologie, die Wirkung der immensen Kräfte entlang der Strecke, die Gesetzesvorschriften sowie die Wünsche des Kunden machten jede Bahn zu einem Unikat.

Bremsproben mit 900 kg schweren Steinblöcken

Auch Anton Franzen, Leiter Technik Aletsch Bahnen, fiebert der Inbetriebnahme entgegen: «Was als nicht machbar galt, ist nun Realität.» Mit der Pla-

nung und dem Bau der Gondelbahn neige sich eine strenge Zeit dem Ende zu. Die nächste anspruchsvolle Etappe ist aber bereits angelaufen. «Der ÖV-Hub stellt nicht nur für die Gäste etwas Neues dar, sondern auch für unsere Mitarbeitenden.» Das Bahnsystem sei komplett neu und beinhalte Komponenten, die in der Schweiz einmalig seien. Das Personal taste sich schrittweise an die neue Technik heran.

Letzte und diese Woche erhielt man Besuch vom Bundesamt für Verkehr (BAV). Diverse Kontrollen standen an. Franzen nennt ein Beispiel: «Wir liessen mehrere Bremsproben durchführen. Hierfür haben wir die Kabinen mit 900 Kilogramm schweren Steinblöcken beladen.» Das Fazit fällt positiv aus. Die Erteilung der Betriebsbewilligung durch das BAV ist Formsache. Heute Freitag sollte die Freigabe aus Bern eintreffen. Der Schlusspurt ist eingeläutet. Aber es gibt noch einiges zu erledigen. Auch die bis jetzt noch in weisse Tücher gehüllten Kabinen kommen dann zum Vorschein. «Diese Tücher sind kein Showeffekt, wie einige vielleicht dachten. Wir verhindern damit bloss, dass sich Baustaub auf den Kabinen absetzt», lacht Franzen.



Vorfreude. Anton Franzen, Leiter Technik Aletsch Bahnen.



Stolz. Thomas Kempf, Projektleiter Garaventa.