

Geschichte der Gurtenbahn Bern AG

1885	Die Eidgenössischen Räte erteilen am 12. Dezember die Konzession für eine Drahtseilbahn auf den Gurten.
1886	Eine Broschüre beschreibt das Projekt sowie die Geschichte und die Aussicht vom Gurten. Das Projekt wurde nicht realisiert.
1893	Am 22. Dezember wurde eine neue Konzession für eine Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurtens erteilt an W. Berghoff, Direktor der Berner Tramways Gesellschaft.
1897	Mit Bundesbeschluss vom 17. Dezember wurde die Konzession an Herrn Fritz Marti in Winterthur übertragen.
1898	Am 15. Oktober Gründungsversammlung der "Electrischen Gurtenbahn" in Bern. Genehmigung des Bauprojektes durch die Eidg. Behörden am 27. Dezember. Vorbereitende Bauarbeiten wurden schon im Herbst ausgeführt.
1899	Seit Anfang Juli ist die Bahn fertig, sie kann aber nicht fahren, weil die elektrische Energie fehlt. Am 7. und 9. September Abnahme der Anlage, am 12. September Aufnahme des Betriebes. Bis Ende des Jahres wurden total 33'500 Personen befördert.
1900	Das erste volle Betriebsjahr ergibt 102'500 beförderte Personen. Einnahmen etwas kleiner als die angenommenen CHF 50'000. Dividende von 4%.
1902	Der Erbauer des Hotels Gurten-Kulm und der Gurtenbahn, Fritz Marti, in Winterthur gestorben. Erbe ist sein Bruder Gottfried Marti-Netscher.
1903	Neuer Energielieferungsvertrag mit dem Elektrizitätswerk in Hauterive FR zu günstigeren Bedingungen.
1908	Grundbesitzer am Gurten verbieten auf ihrem Land das Skifahren und Schlitteln. Der Gurten kommt in ein sportfeindliches Licht.
1909	Die Zahl der beförderten Personen geht stetig zurück, bis auf 55'000. Mit den Billetten wird im Winter ein Reglement der Grundeigentümer wegen dem Schlitteln und Skifahren abgegeben, das gut eingehalten wird. Abgabe von Spezialbilletten für Wintersport.
1913	Verhandlungen der Stadt Bern mit G. Marti-Netscher wegen eines Erwerbs der Gurtenbesitzung und der Bahn scheitern am geforderten Preis.
1915	Durch den Weltkrieg bedingter aussergewöhnlicher Tiefstand der beförderten Personen: 33'400.
1917	Trotz Reduktion der Retourfahrt von CHF 1.50 auf CHF 1.00 im Jahr 1916 ergeben sich Mehrfrequenzen und höhere Einnahmen. Gehaltszulagen an das Personal.
1919	Die Zahl der beförderten Personen steigt erstmals seit 1900 wieder auf 103'000.
1921	Verkehrs- und Einnahmenrückgang. Verkehr im Winter ausser an Sonntagen und schönen Nachmittagen sowie bei Sportwetter eingestellt.
1923	Der Projektverfasser und Bauleiter der Gurtenbahn, Ingenieur J.E. Brüstlein gestorben. Es konnten alle seit 1915 zur Rückzahlung ausgelosten Obligationen, die gestundet werden mussten, zurückgezahlt werden, total CHF 24'000. Nach 16 Jahren erstmals wieder eine Dividende von 4%.
1924	Frequenz wieder auf 101'000 Personen. Höhere Einnahmen und kleinere Obligationenschuld lassen die Zukunft zuversichtlicher beurteilen. Einmalige Dividende von 6%.
1925	Neue Verhandlungen mit der Stadt Bern. Mit dem 1. Januar 1926 geht die Gurtenbesitzung und die Mehrheit der Gurtenbahnaktien in den Besitz der Stadt Bern über. Der bisherige Verwaltungsrat demissioniert in corpore.
1926	An der Generalversammlung vom 30. Januar wird der neue Verwaltungsrat gewählt: Gemeinderäte R. Grimm (Präsident) und Dr. P. Guggisberg, ferner Ingenieur Ch. Rochat, Architekt Alb. Gerster und Tramdirektor K. Louis.
1927	Schlechter Sommer, aber schneereicher Winter. Neue Statuten und neuer Name "Gurtenbahn Bern AG". Höhere Dotierungen der Erneuerungs- und Reservefonds und Schaffung eines Dividendenausgleichsfonds. Dividende von 4%.
1928	Hohe Frequenz (112'000) und hohe Einnahmen (CHF 61'500) erlauben bessere Löhne für das Personal und stärkere Speisung der drei Fonds. Erneuerung der Wagen wird fällig.
1929	Höhere Frequenz (118'200), aber geringere Einnahmen (CHF 58'000) wegen der Theater-Lotterie.

1931	Reparaturen an den Wagen und bei der Talstation. Gehaltserhöhung und Altersversicherung für das Personal durch Einbau in die Pensionskasse der Gemeinde Bern.
1932	Die Frequenz fällt wieder zurück (95'000). Tramdirektor Louis tritt wegen Pensionierung als Betriebsleiter der Gurtenbahn zurück. Nachfolger: Ingenieur A. von Bonstetten. Mit neuem Antrieb wird die Fahrzeit von 9 auf 7 Minuten reduziert.
1933	Kräftige Frequenzzunahme auf 129'000 Personen, Rekord von 1929 überschritten. Günstige Schneeverhältnisse und neue Räume (Saalanbau an Chutzengut) sowie mehr Publizität für Bahn und Hotel
1934	Günstige Schneeverhältnisse ergeben fast Rekordfrequenz von 1933. Obligationenanleihen ganz zurückbezahlt.
1935	Neuer Frequenzrekord (131'700). Brückenverstärkungen und elektrische Wagenheizung in den Stationen.
1936	Ausserordentlich starker Frequenzrückgang auf 80'500 Personen. Neues Werbeplakat von Graphiker A. Bieber.
1938	Guter Winter, Frequenz steigt auf 134'400 Personen. Starke Abschreibungen auf den Wagen.
1939	Regierungsrat Robert Grimm stellt sein Mandat als Präsident zur Verfügung. Nachfolger Gemeinderat Fritz Schmidlin. Wagen ganz und andere Posten stark abgeschrieben. Gemeindedarlehen stark reduziert.
1940	Neue Abschreibungs-Vorschriften des Eidg. Eisenbahn-Departementes. Nach den neuen Vorschriften weist der Sollbestand einen Fehlbetrag von CHF 142'000 auf. Zur teilweisen Tilgung werden Reservefonds (CHF 56'000) und Dividendenausgleichsfonds (CHF 9'000) aufgelöst. Der restliche Fehlbetrag soll möglichst rasch aus den Betriebsüberschüssen, erstmals per 1940 mit CHF 23'500, getilgt werden.
1941	Steigende Personal- und Unterhaltskosten erlauben nur eine reduzierte Tilgung des Abschreibungsmankos.
1942	Günstiges Winterwetter, durch 5-Tage-Schule zum Einsparen von Heizmaterial. Skiunterricht auf dem Gurten lassen Einnahmen auf CHF 82'000 ansteigen. Abschreibungsmanko kräftig reduziert.
1943	Bahnmeister F. Bögli geht nach 39 Dienstjahren in Pension. Nachfolger: H. Egger. Beschluss zur Anschaffung neuer Wagen und von weiteren Erneuerungen.
1944	Nach 45 Betriebsjahren durchgreifende Erneuerung ausgeführt: Neue Wagen für 100 anstatt 60 Personen, Kasten aus Leichtmetall, stärkerer Antriebsmotor, reduzierte Fahrzeit von 7 auf 5 Minuten. Fernsteuerung vom Wagen aus. Verstärkung des Oberbaues. Totalerneuerung der Talstation. Die Leistungsfähigkeit steigt von 400 auf 700 Personen pro Stunde, bei Sportbetrieb sogar auf 850 pro Stunde. Trotz Betriebsunterbruch wegen Umbau werden 196'000 Personen befördert, ein Maximum seit Bestehen der Bahn. Kosten des Umbaus können aus eigenen Mitteln und einem Darlehen der Gemeinde Bern finanziert werden. Tarifierhöhung, Retourfahrt CHF 1.20 statt CHF 1.00.
1945	Das erste volle Betriebsjahr der erneuerten Bahn zeigt den Erfolg des Umbaus:
	vorher: nachher:
	Wintersport-Sonntag 5'500 Pers. 8'900 Pers.
	1. August 3'600 Pers. 5'000 Pers.
	Wintersport-Monat 43'365 Pers. 53'557 Pers.
	(1942) (1945)
	Erstmals wurden über 200'000 Personen (246'581) befördert.
	Die 1940 aufgelösten Fonds können wieder gespiesen werden.
1946	Neuer Rekord an einem 1. August. Dank der Leistungsfähigkeit der neuen Bahn können 5'800 Personen befördert werden.
1947	Mit total 264'200 beförderten Personen wird ein neues Maximum erreicht.
1948	Nachfolger des auf Ende 1947 zurückgetretenen Betriebsdirektors A. von Bonstetten wird Dr. F. Bandi. Projektarbeiten für neue Bergstation und für Schienenschweissung. Drittbestes Ergebnis, 235'800 Personen befördert. Vom Gemeindedarlehen wurden CHF 85'000 zurückbezahlt.
1949	50 Jahre Gurtenbahn. Vollständiger Umbau der Bergstation. Neues Plakat von Graphiker Hugo Wyler. Neue WC-Anlage ausserhalb der Bergstation, für alle Gurtenbesucher zugänglich. Ausbau des Kinderspielplatzes, Aufstellen eines alten Tram-Motorwagens. Jubiläumsfeier am 1. Oktober. Im Oktober eine Woche Gratisfahrt für Kinder und halbe Taxe für Erwachsene.
1950	Am 29. Januar 10'400 Personen befördert. Wieder erfolgreiche Aktion in den Herbstferien. Start in die Wintersaison bereits Anfang Dezember möglich.

1952	Alpenzeiger beim Ostsignal. Am Sonntag ganztägig Fahrverbot für Autos. Retourfahrt von CHF 1.20 auf CHF 1.50 erhöht. Im Januar und Februar ausgezeichnete Wintersport-Monate, rund 100'000 Personen mehr befördert als im bisher besten Jahr, das heisst 364'500 Personen, erstmals über 300'000.
1953	Drei langjährige Verwaltungsräte treten zurück. Ch. Rochat seit 1900, K. Louis seit 1905 und R. Grimm seit 1926. Wieder gute Wintersport-Monate, auf diese fallen 35% der beförderten Personen.
1954	Die Zahl der beförderten Personen sinkt auf 246'100, somit schlechtestes Jahr seit 1948.
1956	Neuer Tiefstand der beförderten Personen seit 1946 mit nur 213'600. Die Verwaltung studiert eine neue Gurtenkonzeption.
1957	Verhandlungen mit den privaten Grundeigentümern, um die sich beim Wintersport einstellenden Schwierigkeiten zu beheben.
1959	Auf Jahresmitte tritt W. Jöhr, stellvertretender Direktor SVB, die Nachfolge von Dr. F. Bandi als Betriebsdirektor der Gurtenbahn an. Die vom Gemeinderat genehmigte neue Gurtenkonzeption tritt in Kraft. Nach dem Wegzug des Golfclubs kann die grosse Gurtenmatte den Besuchern zur Verfügung gestellt werden. Kinderspielplatz neu gestaltet. Baubeginn des Gurten-Rundweges, allgemeines Fahrverbot für Autos.
1960	Jugendliche helfen beim Bau des neuen Kinderspielplatzes mit Liliputeisenbahn, Spielstrasse und Chutzendörfli. Frequenzzunahme um 30%, bauliche Verbesserungen im Hotel.
1962	Selbstbedienungsanlage beim Chutzengut. Am 2. Januar entwurzelt ein starker Schneefall 29 Bäume, die die Bahn blockieren. Weitere Bäume werden gefällt, Betrieb vom 2. bis 6. Januar unterbrochen. Präsident Schmidlin tritt zurück (Ruhestand). Nachfolger wird Gemeinderat F. Grütter.
1963	Tariferhöhung auf 1. April, Retourfahrt von CHF 1.50 auf CHF 1.80. Diskussionen wegen einer Autozufahrt für die Hotelgäste. Der Gemeinderat hält an der Autofreiheit des Gurtens bei voller Kenntnis der Konsequenzen im Interesse der Stadt fest. Fünfjahresplan für Hotel- und Wirtschaftsbetrieb. Im Januar Rekordfrequenz mit 91'900 Personen.
1964	Erweiterung der Liliputanlage (Kleineisenbahn) durch einen Tunnel. Plan zu einer umfassenden Erneuerung der Betriebsanlagen. Gurten-Schwinget bringt höchste Sommerfrequenz, 6'700 Personen. Erstmals über 400'000 (426'000) Personen im Jahr befördert.
1965	Verwaltungsrat bewilligt Erneuerungsprogramm mit Aufwendungen von CHF 1'631'000: Neues Gleis, Verlegung der Mittelstation, neuer elektrischer Antrieb, neue Talstation.
1966	Tariferhöhung, auf 1. Mai: Retourfahrt von CHF 1.80 auf CHF 2.00. Wegen Umbau bleibt der Bahn-Betrieb vom 14. März bis 21. Mai eingestellt. Maximale Beförderungskapazität von bisher 850 auf 1'350 Personen pro Stunde erhöht. Normale Geschwindigkeit kann bei Stossbetrieb von 3,5 m/sec. auf 5,7 m/sec. erhöht werden. Fahrzeit beträgt 5 und bei Stossbetrieb nur noch 3 1/2 Minuten. Elektronische Fernsteuerung der Wagen erlaubt partiellen Einmannbetrieb. Vollständiger Neubau der Talstation. Totalkosten CHF 1'825'000. Die Stadt gewährt ein verzinsbares Darlehen (CHF 950'000) und einen Beitrag à fonds perdu (CHF 524'000). Dies ist seit Eröffnung der Bahn die erste Unterstützung durch die öffentliche Hand.
1968	Präsident Grütter tritt zurück (Ruhestand), Nachfolger wird Gemeinderat K. Schweizer.
1969	Altersabonnement ab 1. Juli gültig. Behebung der prekären Parkverhältnisse in Wabern durch Bau einer Parkterrasse.
1970	Eröffnung der Parkterrasse. Neue Cartbahn auf dem Kinderspielplatz. Am 1. August Rekordfrequenz von 9'500 Personen. Blitzschlag in der Nähe der Bergstation verursacht kurzen Betriebsunterbruch.
1971	Tariferhöhung auf 1. November: Retourfahrt von CHF 2.00 auf CHF 3.00 erhöht.
1972	Nach 30 Dienstjahren tritt Betriebschef H. Egger in den Ruhestand. Nachfolger B. Roux.
1973	Bei guten Schneeverhältnissen erreicht die Standseilbahn eine Jahreshöchstfrequenz von 453'900 beförderten Personen.
1979	Die Gurtenbahn wird in den Gültigkeitsbereich der AHV- und IV-Karten der damaligen SVB einbezogen.
1982	Die Bergstation wird mit einem Wartsaal ausgebaut.
1984	Weiter wird ein Bahnhofbuffet in Betrieb genommen.
1989	Die Bahnanlagen werden rollstuhlgängig.

1991	Der Gurten bebt. Das Open Air Festival auf dem Berner Hausberg ist ein Erfolg.
1994	Basil Roux tritt nach 22 Dienstjahren als Betriebschef in den Ruhestand und wird durch Markus Jutzi ersetzt.
1996	Es gibt eine Aktienkapitalerhöhung von CHF 24'000 auf CHF 6'400'000.
1999	Die Berner Bevölkerung und Bahnliebhaber*innen können Inhaberaktien erwerben, welche auf sehr grosse Nachfrage stossen.
	Am 1. Juli wird die neue Gurtenbahn, rundum renoviert und mit tollen Panoramawagen, festlich eingeweiht. Am 4. Juli hält das Eröffnungsfest viele Überraschungen für Gross und Klein bereit.
	Am 19.11. werden 100'000 m2 zum Gipfel Ihrer Wünsche: Spielen, Spazieren, sich kulinarisch verwöhnen zu lassen, zum kulturellen Event oder zum Business-Meeting treffen. Auf dem neuen Traumberg erwartet die Gäste ein Superspielplatz mit Kids Cars, Klein-Eisenbahn, Basketball-Körben, 9-Loch-Frisbee-Golf, sowie neuen Gourmets-Restaurants, eine Kulturscheune und vielem mehr. Infos: www.gurtenpark.ch .
2000	Das Aktienkapital wurde durch die Ausgabe von 7'000 neuen Inhabervorzugsaktien auf CHF 7'100'000 erhöht.
2002	Die Gurtenbahn konnte mit finanziellen Sanierungsmassnahmen (Darlehensverzicht durch den Migros Genossenschafts-Bund und die Genossenschaft Migros Aare Bern sowie durch die Umwandlung von Darlehen in Aktienkapital und die Defizitgarantie durch die Stadt Bern) den Bilanzverlust wesentlich abbauen. Dadurch wurde das Aktienkapital auf CHF 8'260'000 erhöht.
	Bernhard Schmocker übernimmt die Betriebsleitung als Nachfolger für den verstorbenen Markus Jutzi.
2004	Ein Occasion-Kinderskilift (zur Verfügung gestellt vom Kooperationspartner Lenk Bergbahnen) wird nach Jahren des nicht Skifahrens in Betrieb genommen. Die Piste befindet sich auf der Gurtenwiese. Bereits im ersten Winter kann der Skilift während 67 Tagen Kinder und Familien begeistern.
2005	An der 3-Länder Tagung der Seilbahnverbände CH/D/A gewinnt das Projekt "Kinderskilift auf dem Gurten" als erste Unternehmung den "Swiss-Mountain Award". Das Preisgeld von CHF 10'000 wird reinvestiert in die Erweiterung des Angebotes mit Skiverleih und Skischulunterricht.
	Das Gurtenfestival findet zum ersten Mal an 4 Tagen statt. Die Gurtenbahn transportiert während 96 Stunden 130'000 Personen.
2007	Der Verwaltungsrat wird von 9 auf 5 Mitglieder verkleinert.
	Die Downhill-Strecke wird legalisiert und entwickelt sich mit 50'000 - 70'000 transportierten Bikern/Jahr zu einem Key Account. Die Downhil-Strecke am Gurten (gebaut und unterhalten vom Verein "trailnet") erreicht schweizweit eine grosse Aufmerksamkeit als Vorzeigeprojekt für Freizeitaktivitäten für jung und alt.
2008	Die Leitung der Gurtenbahn Bern AG wurde reorganisiert und neu eine Geschäftsleitung gebildet.
2009	Hans-Rudolf Kamber geht als Vorsitzener der Geschäftsleitung in Pension und übergibt seine Aufgaben an René Schmied.
	Die Gurtenbahn wird ISO (9001/14001) zertifiziert. Damit schliesst sich die Servicekette und die Unternehmung erhält die höchste Auszeichnung von Schweiz Tourismus mit dem Qualitätsgütesiegel Stufe 3.
2011	Der durchgehende 15 Minuten-Fahrplan wird eingeführt.
2012	Die erste Frau im Fahrdienst wird angestellt.
2013	Durch eine Kooperation mit der BLS fährt ein Gesamtwerbezug mit dem Gurtendesign auf dem BLS Schienen-Netz und macht so auf das Ausflugsziel Gurten aufmerksam. Die Einweihung der NINA 015 fand am 4. April 2013 in der Aebimatt statt.
2014	Die Instandhaltungssoftware Sambesi wird erfolgreich in Betrieb genommen. Die digitale Lösung beinhaltet neben dem Fahrtenlogbuch die komplette Revisions- und Unterhaltsplanung.
	Der bestehende Vorplatz wird umgebaut. Neu können Cars auf den Platz wenden und alle Gäste haben mehr Platz. Die Felswand wird umfangreich saniert und um rund 7m zurückversetzt.
2015	Alle Verkäuferkassen und Ticket-Automaten werden ersetzt. Dadurch wird die Ausgabe von Tickets für die Mitarbeitenden und Gäste sowie die monatlichen Abrechnungen stark vereinfacht.
	Nach langjährigen Diskussionen und erfolgreichen Verhandlungen mit allen betroffenen Landbesitzern sowie Abklärungen mit den zuständigen Ämtern kann die Planung und Realisierung der Rodelbahn zügig in Angriff genommen werden.
	Der mittlerweile 15-jährige Gleichstrom-Antrieb der Standseilbahn wird durch einen neuen, wirtschaftlichen AC-Motor, ersetzt. Dadurch können u. A. die Stromkosten massiv gesenkt werden.
	Die ordentliche Generalversammlung der Gurtenbahn Bern AG vom 2. Juni hat beschlossen, die bisherigen Inhaberaktien in Namenaktien umzuwandeln.

2016	Die Rodelbahn wird am 24.Mai mit einem grossen Einweihungsfest der Bevölkerung übergeben. Die enormen Niederschläge in den Folgetagen unterspülten die Wanne und die Anlage musste für mehrere Tage geschlossen werden. Im ersten Betriebsjahr werden 56'700 Abfahrten gezählt.
	Die bestehende Adresse wird von Dorfplatz 45 neu in Mani-Matter-Platz 1 umbenannt und der Mani-Matter-Platz wird am 4. August offiziell eingeweiht.
2017	Das Jahr kann nebst einem neuen Frequenzrekord der Standseilbahn von 1 Mio beförderten Personen auch eine Zunahme des Verkehrsertrags ausweisen.
	Die Rodelbahn schliesst mit einem Rekord vom 74'778 Fahrten ab.
2018	Die Kooperation mit der BLS betr. Gesamtwerbezug wird um weitere 5 Jahre verlängert Die Nina 015 erhält ein neues Design (Die 4-Jahreszeiten) mit dem neuen Gurten-Logo und macht so weiterhin auf das Ausflugsziel Gurten aufmerksam.
	Januar bis Ende März: kein schönes Wochenende. Die Frequenzen sinken im Vergleich zum Vorjahr um über 65'000.
	Sturm "Burglind" zieht über die Schweiz. Der Bahn-Betrieb wird vorsorglich eingestellt. Die Bikestrecke wird stark beschädigt und muss für längere Zeit gesperrt werden. Neueröffnung am Karfreitag, 30. März. Im April werden über 11'000 Bikes transportiert.
	Die Gurtenbahn Bern AG erneuert ihren Auftritt und das Logo. Dieses wird an den Gesamtauftritt Gurten angepasst. Weiter wird die Dienst-und Schutzkleiderkollektion der Mitarbeitenden erneuert.
	Die Gurtenbahn wird bunt. Das Künstlerpaar Bastos verziert die Panoramawagen mit lustiger und zeitgemässer Gurtenillustration.
2019	Die bestehende Betriebsbewilligung konnte für weitere 4 Jahre verlängert werden.
	Ab dieser Wintersaison ist die Gurtenbahn neu verantwortlich für die Sicherheit und den Betrieb des Schlittelweges.
	Definition einer Projektorganisation zum Projekt Konzessionserneuerung und BEHIG 2023 mit Kick-Off Meeting im Dezember.
	Auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember tritt die Gurtenbahn dem Nationalen Direkten Verkehr (NDV) bei und es werden minimale Preisanpassungen für die Standseilbahn vorgenommen.
2020	Die Dienstplanungssoftware Infosoftware wird per 01.Januar eingeführt. Die Mitarbeitenden können die Dienstpläne und Zeitabrechnungen nun elektronisch abrufen.
	Nach 60 Jahren Betrieb und Unterhalt des Spielparks gehen diese Aufgaben und Arbeiten per 1. Januar an den "Park im Grünen" über. Ein entsprechender Personalabbau muss vollzogen werden.
	14.März: Corona-Lock Down; letzte Talfahrt erfolgt um 20.00 Uhr. Der Betrieb muss für 11 Wochen eingestellt werden. Die Bahn wird erst wieder am 6.Juni ihren Betrieb aufnehmen. Aufgrund technischer Schwierigkeiten muss während den ersten 2 Betriebstagen ein Ersatzbetrieb mit Bussen von BERNMOBIL den Transport der Gäste sicherstellen. Die Gurtenbahn bekommt eine Bewilligung zum "Betrieb eines Skigebietes" und darf unter Einhaltung eines Schutzkonzeptes den Betrieb wieder aufnehmen.
	Es findet weder das Gurtenfestival noch ein Theater auf dem Gurten statt.
	Erstmals seit 1899 kann kein Weihnachtsessen durchgeführt werden.
	Am 1. April wird die erste Frau als Technikerin angestellt und ergänzt das Technik-Team.
2021	Dank guten Schneesverhältnissen kann der Skilift bereits Anfang Dezember den Betrieb aufnehmen und während 38 Tagen betrieben werden. Geschlittelt wird bis zur Mittelstation während 15 Tagen.
	Nach vier Saisons werden die Ticketpreise für Rodelbahn-Fahrten moderat erhöht.
	Durch die finanziell schwierige Situation wird die Gurtenbahn durch Kurzarbeitstaggelder der Ausgleichskasse unterstützt. Diese Unterstützung endet mit der Öffnung der Restaurants per Ende Mai. Am 1. Juni fährt die Bahn wieder nach regulärem Fahrplan.
	Auf Grund des Bundesgesetzes zur Umsetzung von Empfehlungen des Global Forum über Transparenz und Informationsaustausch für Steuerzwecke können die Inhaberaktionäre ab dem 1. Mai nur noch mit einem Gerichtsentscheid ins Aktienregister eingetragen werden.
	Der BLS-Bahnhof Wabern wurde während 3 Jahren umfangreich saniert. Es ist nun möglich mit dem ÖV barrierefrei zur Talstation der Gurtenbahn zu gelangen.
	Auch in diesem Jahr gibt es - Corona bedingt - keine Grossanlässe wie Gurtenfestival oder Theater auf dem Gurten.