

**Ohne die schriftliche Zustimmung des Medienverantwortlichen der DFB und der im Fotobericht erwähnten Autoren dürfen keinerlei Inhalte kopiert, in andere Dokumente übertragen oder anderweitig publiziert werden.**

### Zusammenfassung

Am Samstag, 10.5.2025 haben Martin Fischer, Andreas Kleebe, Evelyne Smit, Patrick Smit und Toni Waldis die gesamte Bahnstrecke zwischen Oberwald und Realp zu Fuss erkundet.

Mit Ausnahme des Streckenabschnitts Bahnübergang Furkastrasse – Westportal Scheiteltunnel (Schneehöhen: 0 – 2 m) sowie einigen Stellen zwischen

- Kehrtunnel und Bahnhof Gletsch,
- Bahnübergang Blauhaus und Bahnübergang Furkastrasse,
- Ostportal Scheiteltunnel und Sidelenbrücke

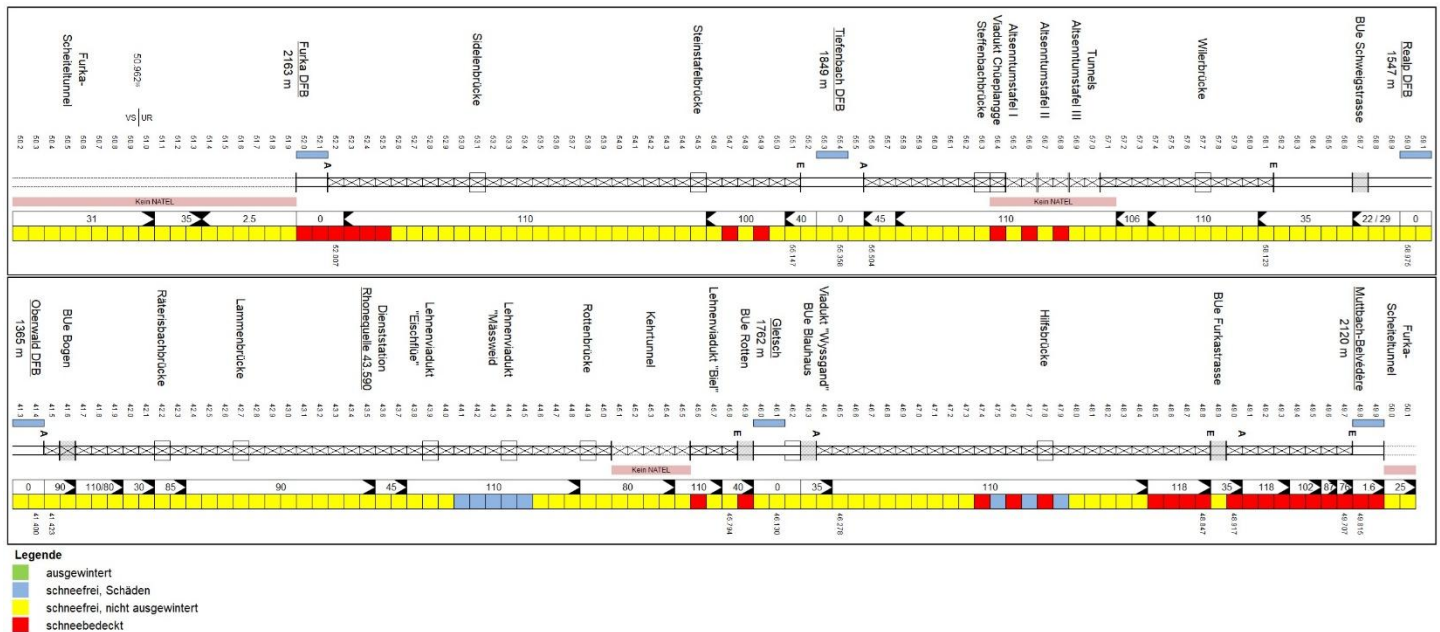
ist die Bahninfrastruktur schneefrei. Zwischen den Altseentumstafeltunnels II und III hat je eine «dreckige» Lawine das Bahntrasse verschüttet. Das Steffenbach Tobel ist fast schneefrei. Die Hänge oberhalb der gesamten Bahnstrecke sind entweder entladen oder schneefrei.

Ein Felssturz hat zwischen km 44,1 und km 44,5 den Oberbau sowie eine Trockenmauer beschädigt. Zwischen 47,4 km und km 47,9 haben mehrere Lawinen die Stützmauer des Bahntrasses an drei Stellen beschädigt.

**Wetter am 10.5.2025:** Den ganzen Tag sonnig und warm.

**Lawinengefahr am 10.5.2025:** Stufe 2 (mässig) für sämtliche Warnregionen entlang der Bahnstrecke. Unterhalb von rund 3000 m sind spontane nasse Lawinen im Tagesverlauf möglich.

### Zustand Bahnstrecke am 10.5.2025:



**Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch:** Zwischen Oberwald und dem talseitigen Portal des Kehrtunnels ist das Bahntrasse schneefrei. Ein Felssturz hat den Oberbau und eine Trockenmauer zwischen km 44,1 und km 44,5 beschädigt. Vor dem bergseitigen Portal des Kehrtunnels liegt auf einer Länge von 5 m noch max. 2 m Schnee. Zwischen Bahnübergang Rotten und Merktafel S für fehlendes Einfahrsignal liegt noch etwas Schnee, der dank der prognostizierten warmen Witterung der nächsten Tage schmelzen wird.

**Bahnhof Gletsch:** Neben der Remise Gletsch und vor deren Tore liegt noch höchstens 1,5 m Schnee. Die Gleise des Bahnhofs Gletsch sind praktisch schneefrei. Der Schnee in der Grube der Drehscheibe Gletsch wird in den nächsten Tagen schmelzen.

**Streckenabschnitt Gletsch-Westportal Scheiteltunnel:** An schattigen Stellen ist der bergseitige Bereich des Bahntrasses noch geringmächtig schneebedeckt. An mehreren Stellen zwischen km 47 und dem Bahnübergang Furka-strasse finden sich geringmächtige Überreste von Lawinen (Mächtigkeit < 1,5 m). An drei Stellen zwischen km 47,4 und km 47,9 haben die Lawinen die Stützmauer des Bahntrasse beschädigt. Zwischen Bahnübergang Furkastrasse und dem Westportal des Scheiteltunnels ist das Bahntrasse zwischen 0 m und 2 m schneebedeckt. Die Wächten auf der Krete des Bidmers und Tällistock sind klein. Im Gegensatz zu den Hängen des Tällistocks sind die Hänge des Bidmers entladen. Mit Ausnahme einiger isolierten Stellen ist der Zufahrtsweg zur Station Muttbach-Belvédère schneefrei. Eine Lawine hat das Westportal des Scheiteltunnels fast vollständig verschüttet. Der Lawinenschnee ist stark vereist.

**Bahnhof Furka:** Vor dem Ostportal des Scheiteltunnels liegt noch max. 2 m Schnee. Die Gleise des Bahnhofs Furka sind zwischen 0 m und 1,5 m schneebedeckt. Die Dachkanten des Stations- und Relaisgebäudes sind gut sichtbar. Auf dem Vorplatz des Stationsgebäudes liegt noch max. 3 m Schnee. Das Wasserreservoir des Bahnhofs Furka liegt nach wie vor im Schnee.

**Streckenabschnitt Furka-Tiefenbach:** Zwischen der Zahnstangeneinfahrt Furka und Sidelenbrücke finden sich «an den üblichen Stellen» geringmächtige Lawinenkegel. Ansonsten ist das Bahntrasse fast schneefrei. Im Gegensatz zu 2024 ist die Wächte unterhalb des Stein tafelfviadukts kaum noch vorhanden. Im Steinsäumli ist ein Schneerutsch niedergegangen, der das Bahntrasse auf einer Länge von 5 m verschüttet hat. Die Schneehöhe beträgt max. 1,5 m. Der Bahnhof Tiefenbach ist komplett schneefrei.

**Streckenabschnitt Tiefenbach-Realp:** Das Bahntrasse zwischen Tiefenbach und dem bergseitigen Portal des Altsenntumstafeltunnels I ist schneefrei. Das Steffenbach tob el ist praktisch schneefrei. Vor den bergseitigen Portalen der Altsenntumstafel I und II liegt wenig Schnee, der von Hand oder mit einem Bagger rasch geräumt werden kann. Das Bahntrasse oberhalb und unterhalb des Altsenntumstafeltunnels III ist auf kurze Distanzen mit «dreckigen» Lawinen verschüttet. Die Hänge zwischen Steffenbachbrücke und Wilerbrücke sind komplett entladen. Mit Ausnahme des kleinen Lawinenkegels ist das Bahntrasse zwischen Alsenntumstafel III und Realp schneefrei.

## Passstrassen

Die Grimsel- und Furkapassstrassen sind geräumt, die Sicherungsanlagen sind noch nicht montiert. Wegen den derzeit laufenden Reparatur- und Unterhaltsarbeiten sind die Passstrassen bis Ende Mai 2025 gesperrt. Die Strasse bis Tiefenbach ist für den Verkehr bereits geöffnet.

## Gefahren

Die Lawinengefahr ist mässig bis gering. Weil die Hänge oberhalb des Bahntrasse schneefrei oder entladen sind, besteht während der diesjährigen Schneeräumung/Auswinterung eine geringe Lawinengefahr, sofern kein Wetterumsturz auftritt.





Andreas Klee, Toni Waldis, Martin Fischer, Susanne Betschart, Patrick Smit und Evelyn Smit vor dem Strassentunnel am Eingang in die Rottenschlucht.

Susanne Betschart hat uns von Oberwald bis zum Strassentunnel chauffiert. Ab dem Strassentunnel ist die Kantonsstrasse gesperrt. Um 07.30 Uhr laufen wir los.

Bild: Andreas Klee



Abstieg vom Strassentunnel über den Weg, den das Ressort Vegetationspflege letztes Jahr instand gestellt hat, zum Lehnenviadukt Eischflüe.

Bild: Andreas Klee





Morgenstimmung in der  
Rottenschlucht.  
Bild: Andreas Kleeb



Felssturz zwischen  
km 44,1 und km 44,5.  
Bild: Andreas Kleeb





Die Anrissstelle des Felssturzes unmittelbar oberhalb der Kantonsstrasse.  
Bild: Andreas Kleeb



Die beschädigte Trockenmauer.  
Bild: Patrick Smit





Beschädigte Zahnstange.  
Bild: Patrick Smit



Die gesamte Schaden-  
stelle in der Rotten-  
schlucht.  
Bild: Patrick Smit





Restschnee beim bergseitigen Portal des Kehrtunnels.

Bild: Patrick Smit



Blick vom bergseitigen Portalbereich des Kehrtunnels in die Rotenschlucht.

Bild: Patrick Smit





Bahnübergang Rotten.  
Bild: Patrick Smit



Remise Gletsch.  
Bild: Patrick Smit





Das letztes Jahr unter der Leitung von Marcel Gwerder konstruierte neue Geländer des Bahnhofs Gletsch hat den Winter schadlos überstanden.

Bild: Patrick Smit



Drehscheibe Gletsch.

Bild: Patrick Smit





Zahnstangeneinfahrt  
Blauhaus.

Bild: Andreas KleeB



Evelyne und Andreas  
beim Aufstieg oberhalb  
von Gletsch.

Bild: Patrick Smit





Der geringmächtige Lawinenkegel bei km 47,5.  
Bild: Patrick Smit



Ein weiterer geringmächtiger Lawinenkegel auf dem Weg zur Hilfsbrücke.  
Bild: Patrick Smit





Kurz vor der Hilfsbrücke.  
Bild: Patrick Smit



Die Schneelast hat das  
Gerüst bei der Hilfsbrücke  
demoliert.  
Bild: Patrick Smit





Eine der drei Schaden-  
stelle (km 47.85) zwi-  
schen km 47,4 und  
km 48. Diese müssen vor  
Betriebsbeginn instand-  
gesetzt werden.

Bild: Patrick Smit



Unterhalb des Bahnüber-  
gangs Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit





Die Hänge des Bidmers oberhalb des Bahntrassses.

Bild: Patrick Smit



Talseitige Zahnstangen-einfahrt beim Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Andreas KleeB





Bahnübergang Furkastrasse.

Bild: Patrick Smit



Aufstieg zum Bahnhof Muttbach-Belvédère.

Bild: Patrick Smit





Zwischen Bahnübergang  
Furkastrasse und Bahn-  
hof Muttbach-Belvédère.  
Bild: Patrick Smit



Zwischen Bahnübergang  
Furkastrasse und Bahn-  
hof Muttbach-Belvédère.  
Bild: Andreas KleeB





Kurz vor dem Bahnhof  
Muttbach-Belvédère.  
Bild: Patrick Smit



Diese Gleitschneelawine  
ist nicht alt. Die Gleitspu-  
ren sind noch gut sicht-  
bar.  
Bild: Andreas KleeB





Der Schneepfahl markiert das Ende des Stumpengleises des Bahnhofs Muttbach-Belvédère.  
Bild: Patrick Smit



Eine Lawine vom Blauberg hat vor nicht allzu langer Zeit den westlichen Portalbereich des Scheiteltunnels verschüttet.  
Bild: Andreas KleeB





Patrick und Martin mühen sich auf dem Lawinenkegel Richtung Tunnelportal ab.

Bild: Andreas Kleeb



Evelyne vor dem Westportal des Scheiteltunnels

Bild: Patrick Smit





Andreas schaut in den schmalen Kanal zwischen Tunnelportal und dem Lawinenkegel, der völlig vereist ist.

Bild: Patrick Smit



Andreas klemmt sich durch den Kanal in den Tunnelleingang hinab.

Bild: Patrick Smit





Vorsichtig rutscht Evelyn auf dem blanken Eis zum Durchlass im Tunneltor des Westportals des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit



Geschafft! Alle sind wohlbehalten im Tunnel angekommen und machen sich für den Marsch durch den stockfinsternen Scheiteltunnel bereit.

Bild: Andreas Klee





Der Portalbereich des Scheiteltunnels auf der Urner Seite.

Bild: Patrick Smit



Das Ostportal des Scheiteltunnels.

Bild: Andreas KleeB





Das Ostportal des Scheiteltunnels.

Bild: Patrick Smit



Mittagspause in einer fantastischen Bergwelt.

Bild: Andreas KleeB





Bahnhof Furka am  
10.5.2025.

Bild: Patrick Smit



Bahnhof Furka  
**vor einem Jahr**  
(11.5.2024).

Bild: Patrick Smit





Zwischen Furka und Sidelenbrücke.

Bild: Andreas Kleeb



Geringmächtige «dreckige» Lawinenkegel zwischen Furka und Sidelenbrücke.

Bild: Patrick Smit





Sidelenbrücke.  
Bild: Patrick Smit



Zwischen Sidelenbrücke  
und Steinstafelviadukt.  
Bild: Andreas Kleeb





Die Wächte unterhalb  
des Steinstafelviadukts.  
Bild: Patrick Smit



Der Schneerutsch im  
Steinsäumli.  
Bild: Patrick Smit





Bahnhof Tiefenbach.  
Bild: Patrick Smit



Bahntrasse unterhalb der  
Steffenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit





Das Steffenbach Tobel.  
Bild: Patrick Smit



Die Steffenbachbrücke.  
Bild: Patrick Smit





Der «dreckige» Schneerutsch zwischen den Altsenntumstafeltunnels II und III.

Bild: Andreas Kleeb



Der kleine Schneerutsch unterhalb des Altsenntumstafeltunnels III.

Bild: Patrick Smit





Die Hänge zwischen Altsenntumstafel I und Tunnel III am 10.5.2025. Um 14.00 Uhr beenden wir die Streckenerkundung in Realp.  
Bild: Patrick Smit.



**Vor einem Jahr** (11.5.2024) sah es so aus. Bild: Patrick Smit.