



## Der GoldenPass-Express – ein alter Traum wird Wirklichkeit

**REGION Das Ziel ist fast erreicht: Umsteigefreies Zugreisen zwischen Montreux und Interlaken wird ab Ende 2019 mit dem GoldenPass-Express endlich Realität. Die Interessengemeinschaft GoldenPass, die am Freitag, 16. Juni in Saanenmöser und Zweisimmen ihre 28. Generalversammlung durchführte, präsentierte das ambitionöse Gemeinschaftsprojekt der MOB und BLS in ausführlicher Weise – und stellte gleichzeitig die Sinnesfrage für die Zukunft der Vereinigung.**

MARTIN GURTNER-DUPPEREX

«GoldenPass Luzern–Interlaken–Montreux» steht mit grossen goldenen Lettern auf den nachgebauten Belle-Epoque-Waggons der 30er-Jahre der Montreux-Oberland-Bahn. Es ist ein beinahe hundertjähriger Traum, die Bahnlinie von Montreux über Interlaken nach Luzern durchgehend zu realisieren. Dieser Traum soll Ende 2019 mit der Eröffnung der GoldenPass-Express-Linie von Montreux bis Interlaken endlich teilweise wahr werden.

Bauingenieur und Gesamtbauleiter der BLS, Martin Pfister, stellte im Vormittagsprogramm der Vereinsversammlung der IG GoldenPass die Schlüsselstelle des Projekts vor: den Umbau des Bahnhofs Zweisimmen. Zuerst aber erinnerte er die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste aus der deutsch- und französischsprachigen Schweiz an ein paar historische Fakten: 1897 wurde u.a. aufgrund des bedeutenden Viehverkehrs – die wirtschaftliche Bedeutung des Simmentaler Fleckviehs nahm stetig zu – die dampfbetriebene Normalspurlinie Spiez-Erlenbach in Betrieb genommen. 1902 wurde die Strecke von Erlenbach bis Zweisimmen komplettiert, obwohl es in Zweisimmen vorerst zu heftigem

Widerstand gegen diesen «Unsinn» gekommen war. 1905 stiess auch die elektrifizierte Schmalspurlinie von Montreux auf den neuen Bahnknotenpunkt Zweisimmen.

### Zwei Systeme, ein gemeinsames Projekt

Das Aufeinandertreffen von zwei grundsätzlich verschiedenen Bahnsystemen in Zweisimmen sollte die Realisierung einer durchgehenden Linie von Montreux nach Interlaken und Luzern aber für lange Jahrzehnte unmöglich machen. Martin Pfister nannte das Phänomen «Spezialfall Zweisimmen»: zwei Bahnunternehmen, zwei Spurweiten, zwei Strom- und Sicherungssysteme sowie zwei Sprachen und Mentalitäten – aber ein Gemeinschaftsprojekt der MOB und BLS, das mit dem Umbau des Bahnhofs Zweisimmen ab 2015 nun umgesetzt wird.

Gemäss Pfister gab es gewichtige Gründe, den Bahnhof sowieso vollumfänglich zu modernisieren. Die Sicherungsanlagen, die zum Teil aus den 60er-Jahren stammen, Gleise, Perrons und Ingenieurwerke, wovon zwei Brücken, mussten erneuert und die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt werden. Die Hauptarbeiten sollten bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein. An den Kosten des 58-Millionen-Umbaus beteiligt sich auch der Kanton Bern.

### Weniger als sieben Minuten

Das Herzstück des Bahnhofumbaus ist die Umspuranlage, die es den Zügen des GoldenPass-Express erlauben wird, auf Schmalspur und Normalspur durchgehend von Montreux bis nach Interlaken zu verkehren. Bei der Technik, die hier angewendet wird, handle es sich nach den Worten von Robertus

Laan, Projektleiter GoldenPass-Express und Vorstandsmitglied von IG GoldenPass, um eine Weltneuheit, die speziell für Schmalspurwagen entwickelt worden sei. Ausgeklügelte, variable Drehgestelle zwischen den Rädern der Waggons erlaubten es bei der Einfahrt des Zugs in die Umspuranlage, den Achsenabstand automatisch von Schmal- auf Normalspur umzustellen und gleichzeitig die Zugkomposition vertikal an die unterschiedliche Perronhöhe anzupassen. Zusammen mit dem Wechsel der Lokomotive, die notwendig bleibt, dauere das weniger als sieben Minuten, beteuerte er. Die Entwicklung dieses komplizierten, sensiblen Systems sowie die unumgänglichen Testversuche in Zusammenarbeit mit der Firma Alstom seien die Hauptgründe, warum sich die Inbetriebnahme der neuen Umspurwagen verzögert habe.

### Zurück zur ursprünglichen Farbe

Der neue GoldenPass-Express wird in elegant dunkelblau-weissem Gewand daher kommen. Dies bedeute eine Rückkehr zu den ursprünglichen Farben der MOB, erklärte Robertus Laan. Die Züge würden schon bald nach der Ausschreibung in Bestellung gegeben. Im Ganzen sind drei Kompositionen mit einem Restaurantwagen vorgesehen, die je viermal pro Tag zwischen Montreux und Interlaken verkehren. Ein Reservezug steht auf Abruf bereit.

Aufgrund von Crash-Vorschriften auf dem Normalspurnetz und auf der internationalen Linie zwischen Spiez und Interlaken müsse jedoch auf die beliebten VIP-Plätze an der Spitze des Zugs verzichtet werden, erläuterte Laan. Dafür gibt es direkt hinter dem Zugführerabteil weiterhin Plätze, die dank der offenen Raumgestaltung und

# Anzeiger von Saanen

Anzeiger von Saanen  
3780 Gstaad  
033/ 748 88 74  
www.anzeigervonsaanen.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 4'782  
Erscheinungsweise: 2x wöchentlich



Seite: 1  
Fläche: 116'484 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3005710  
Themen-Nr.: 384.011

Referenz: 65810077  
Ausschnitt Seite: 2/3

der grossflächigen Windschutzscheibe freie Sicht nach vorne gewährleisten. Das alte Rollmaterial, darunter auch die bekannten Panoramic- und Classic-Züge der MOB werden weiterhin für den Regionalverkehr auf der Linie Montreux–Zweisimmen eingesetzt, was eine «Aufwertung für die Nahverkehrsreisenden bedeutet».

## Doppelter Vorteil für die Region

Es wurde mehrfach betont, wie wichtig diese Panoramaroute entlang der Topdestinationen Montreux, Gstaad, Interlaken und Luzern für den internationalen und nationalen Tourismus ist und welche Aufwertung die Linie ohne mehrfaches Umsteigen für die Reisenden gewinnt. So können schon bald die ersten Touristen in weniger als drei Stunden vom Genfersee nach Interlaken gelangen und von dort in einer vernünftigen Zeit bis zum Vierwaldstättersee.

Aber auch kleinere Orte wie Saanen oder Château-d'Oex werden vom Gol-

denPass-Express profitieren, da mehr Besucher zu erwarten sind und gleichzeitig die einheimische Bevölkerung bessere Verbindungen zu den Städten haben wird, lobte der Gemeindepräsident von Saanen, Toni von Grünigen, in seiner kurzen Ansprache. In Zweisimmen wird ein Einstiegsportal, das von IG Goldenpass mitgesponsert wird, entstehen, wo Interessierte neben touristischen Informationen über die Region Zweisimmen-Lenk auch Details über die technischen Begebenheiten der GoldenPass-Express-Linie erhalten können.

## Fernziel Luzern unrealistisch

«Steter Tropfen höhlt den Stein», mit diesen Worten resümierte der Präsident der IG GoldenPass, Nationalrat Karl Vogler, den stetigen Einfluss, den der Verein während mehr als einem Vierteljahrhundert auf Politik und Bahnunternehmen ausgeübt hat, um die Idee der umsteigefreien Verbindung zwi-

schen Montreux und Luzern und damit den alpinen Tourismus zu fördern.

Nachdem nun die wichtige Teilstrecke Montreux–Interlaken Realität geworden ist, stelle sich die Frage nach dem künftigen Sinn der Vereinigung, so Vogler. Der Vertreter der Zentralbahn, Stephan Pfister, betonte zwar, wie wichtig weiterhin die gemeinsame Vermarktung der GoldenPass-Linie zusammen mit der MOB und der BLS sei. Zurzeit ist aber der Bau einer Umspuranlage in Interlaken-Ost aus technischen Gründen unrealistisch, da es sich bei der Brüniglinie, deren Betreiber die Zentralbahn ist, um eine Zahnradbahn handelt. Aber wer weiss: «Wir haben 30 Jahre auf den Umbau in Zweisimmen gewartet – vielleicht wird es in 30 Jahren auch in Interlaken eine Umspuranlage geben», meinte Karl Vogler zum Abschluss scherzhaft optimistisch.



Belle-Epoque-Wagen der MOB mit dem goldenen Logo, das vom alten Traum einer direkten Verbindung zwischen Montreux und Luzern zeugt

FOTO: AVS



«Wir haben 30 Jahre auf den Umbau in Zweisimmen gewartet – vielleicht wird es in 30 Jahren auch in Interlaken eine Umspuranlage geben ...»

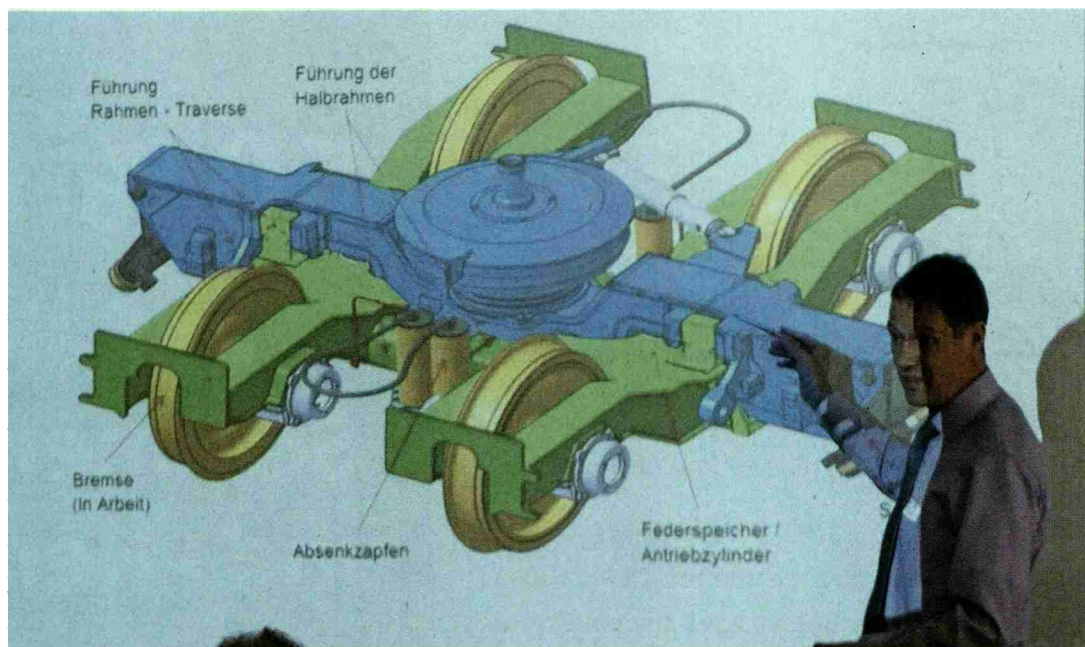
Karl Vogler

## DIE INTERESSENGEMEINSCHAFT GOLDENPASS

Die Vereinigung setzt sich seit fast 30 Jahren aktiv für die Umsetzung einer umsteigefreien Zuglinie von Montreux nach Interlaken und Luzern ein. Daher waren neben den Vertretern der Kantone Bern und Waadt auch Interessierte aus Luzern, Nid- und Obwalden von Anfang an dabei. Alt Nationalrat Hanspeter Seiler war während 25 Jahren ihr Präsident. Zu Beginn nannte sich der Verein «Interessengemeinschaft Dritte Schiene», da damals geplant war, neben der Normalspur für das Schmalspur-Rollmaterial durchgehend eine drittes Gleis zu bauen. Nachdem dieses Projekt aus wirt-

schaftlichen und technischen Gründen gescheitert war, begann man sich auf die Verwirklichung der Umspurvariante zu konzentrieren.

2016 nahmen einige altgediente Vorstandsmitglieder mit dem Eintritt in eine neue Ära den Hut: Nationalrat Karl Vogler aus Bürglen wurde anstelle von Hanspeter Seiler zum Präsidenten gewählt, Pasquier Roth ersetzte Vizepräsident Marc Stauffer aus der Waadt und Robertus Laan folgte auf Gründungsmitglied Walter Twerenbold. Auch der Gemeindepräsident von Zweisimmen, Ernst Hodel, ist Vorstandsmitglied.



Robertus Laan, Projektleiter des GoldenPass-Express, erklärt im Detail, wie das komplizierte Drehgestell der neuen Umspurwaggons funktioniert.

FOTO: MARTIN GURTNER-DUPPEREX