

# Spurwechsel innert Sekunden

Mit Direktzügen von Interlaken nach Montreux haben BLS und MOB ein Generationenprojekt realisiert. Der neue Goldenpass Express kann von Normal- auf Meterspur wechseln – weltweit ein Novum. VON PETER HUMMEL

Georges Oberson, der Direktor der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) schwärmt von einer Weltpremiere. Stolz verkündet er eine neue Bahnverbindung. Seit seinem Amtsantritt vor elf Jahren hat er die Idee einer transitierenden Verbindung von Montreux nach Interlaken trotz verschiedenen Rückschlägen beharrlich zum Ziel geführt: den Goldenpass-Express.

Wie der Marketingchef Frédéric Delachaux erklärt, wurde Goldenpass zur neuen Dachmarke erkoren, unter der auch die bisherigen beiden Züge Panoramic und Belle Époque vermarktet werden. Als Gattungskürzel wird GPX verwendet – dies in Analogie zu den im Schweizer Panoramazug-Angebot bereits etablierten GEX (Glacier-Express), BEX (Bernina-Express) und LIX (Luzern-Interlaken-Express).

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember wird unter Berücksichtigung der immer noch fehlenden Touristen aus Asien vorerst nur mit zwei Zügen gestartet, die ein Kurspaar bilden. Ab Juni 2023 sind vier Kurspaare vorgesehen. Die Züge verkehren auf dem MOB-Abschnitt mit nur wenigen Halten, sind aber keine eigentlichen Schnellzüge und auch nur wenige Minuten rascher am Ziel (Zweisimmen-Montreux in 1 Stunde 54 Minuten, ab Interlaken in 3 Stunden 12 Minuten).

## Fehlender Speisewagen

Mit den 23 Waggonen von Stadler Rail lassen sich vier Kompositionen bilden; für den Planbetrieb braucht es deren drei, eine bleibt in Wartung bzw. auf Reserve. Eine GPX-Stammereinheit besteht zu Beginn aus einem Prestige-/Erstklass- und einem Prestige-/Zweitklass-Steuerwagen sowie einem normalen Erst- und Zweitklasswagen. Dazu kommt von Interlaken bis Zweisimmen der vorgespannte sogenannte Interface-Wagen, der an einem Wagenende mit Normalspur-Puffern versehen ist und unter anderem die Elektroinstallationen enthält, die für den Betrieb auf der Normalspur nötig sind. Als Zweitklasswagen bietet er auch Kapazität für das lokale Passagieraufkommen im Simmental.

Ab Ende 2023 folgt als fünfter Wagen für die Stammereinheit noch ein 2.-Klass-Wagen mit Niederflureinstieg. Ursprünglich war die Bildung von Sieben-Wagen-Garnituren vorgesehen gewesen, wovon aus Gewichtsgründen wieder Abstand genommen wurde. Fallengelassen wurde auch der Bau von Speisewagen, die eigentlich für diese längere neue Strecke prädestiniert gewesen wären, aber offenbar zu wenig profitabel schienen; stattdessen wurden mehr Zweitklasswagen bestellt.

Während etwa der Glacier-Express seit je Speisewagen führt, der Luzern-Interlaken-Express mit den Adler-Kompositionen einen Bistrowagen bekam und der frühere Superpanoramic der MOB einen Barwagen hatte, wird der GPX somit nicht einmal eine Bartheke bieten; allerdings gibt es im Erstklasswagen ein kleines Catering-Abteil, in dem Speisen für einen «À la place»-



Start in Interlaken: Eine BLS-Lok zieht den Goldenpass Express der MOB.



Fahrt über die Umspuranlage auf dem Vierschienengleis in Zweisimmen.

Service aufbereitet werden, allerdings auf Voranmeldung.

Wie schon in den 1990er Jahren beim Crystal Panoramic verfügt eine GPX-Komposition an beiden Enden über einen Steuerwagen; anders als damals befindet sich aber die Lok nicht mehr in der Mitte, sondern je etwa hälftig an Zugspitze oder -schluss: Von Interlaken bis Zweisimmen zieht eine BLS-Lokomotive, von dort bis Montreux schiebt eine MOB-Maschine (und umgekehrt auf der Rückfahrt).

Die MOB ist froh, dass sie von diesen einst vier Steuerwagen Ge 4/4 der Serie 8000, die in den 1990er Jahren eigentlich für die durchgehende Drei-Schienen-Traktion bestellt wurden, nur eine an die Rhätische Bahn verkauft hat. Sie kann nun für die GPX-Traktion darauf zurückgreifen, weil sich die Haftreibung der eigentlich dafür vorgesehenen neuen Triebwagen der Serie 9000 als ungenügend erwies.

Bemerkenswert ist eine zusätzliche Funktion des Steuerwagens auf Seite Interlaken: Auf der Talfahrt muss der BLS-Lokführer darin die normalspurige BLS-Lok fernsteuern können (auf den beiden Streckenteilen setzen die jeweiligen Gesellschaften das eigene Personal ein).

## Pininfarina-Design

Der GPX wartet mit einem bestechenden Design auf. Für die elegante Frontnase zeichnet wie schon beim Crystal Panoramic Pininfarina verantwortlich. Grosse Seiten- und Dachfenster sowie schmale Holme verleihen den Wagen eine eigentliche Panoramawirkung. Innen wird dieser Eindruck in der neuen Prestige-Klasse noch gesteigert: Es gibt ein Abteil mit neun Sitzen in beiden Steuerwagen, die auf einem Podest angeordnet sind. Dadurch reichen die Fenster bis zum Boden, und ein Blick durch die Führerkabine auf die Strecke ist möglich.

Die ganze Komposition durchfährt mit 15 km/h die Umspurrampe innert weniger als einer halben Minute.



In der 1. Klasse sind die Platzverhältnisse komfortabel.



Alter Name – neues Emblem.

BILDER: PETER HUMMEL

Weil immer auf der Seite Zweisimmen eine Lokomotive vor- oder nachgespannt ist, ist eine ungehinderte Aussicht aber nur jeweils auf der halben Gesamtstrecke möglich. Für eine Reservierungsgebühr von 35 Franken ist diese Prestige-Überklasse zumindest beim Komfort mit der Excellence Class des Glacier-Expresses vergleichbar. Die imposanten, an die Businessclass bei Airlines erinnernden Sessel sind drehbar, mehrfach verstellbar und mit Sitzheizung ausgestattet. Immerhin gehören auch die Abteile in der ersten Klasse mit grosszügigen Sitzteilern von 210 Zentimetern und in der zweiten Klasse mit 180 Zentimetern zu den komfortabelsten in Europa.

Zum bequemen Einstieg am höheren Normalspurperron in Interlaken wird die Höhe der GPX-Wagen um knapp 20 Zentimeter angehoben und ein Schiebetritt ausgefahren, um die geringere Wagenbreite auszugleichen. Bei der höheren Geschwindigkeit auf dem ersten, normalspurigen Streckenabschnitt ist ein gewisser höherer Geräuschpegel als üblich wahrnehmbar, wie wir bei der ersten Fahrt feststellten.

Der Ingenieur Uwe Heinrich, der bei Alstom für die Konstruktion der Drehgestelle verantwortlich ist, erklärt dies mit dem Kompromiss, der bei der Radgröße und -geometrie gefunden werden musste, um einen annehmbaren Komfort auf den unterschiedlichen Profilen des Normal- und des Meterspurgleises zu erzielen.

In Zweisimmen wurde eine Umspuranlage erstellt. Der Vorgang geht für die Passagiere kaum merklich vonstatten: Auf dem Gleis mit vier Schienen koppelt vorne die BLS-Lok mit Interface-Wagen ab, die Fahrleitungsspannung wird von Wechselstrom auf Gleichstrom umgestellt, und hinten dockt die MOB-Maschine an. Nach dem fahrplanmässigen zehnjährigen Halt durchfährt die ganze Komposition mit 15 km/h die Umspurrampe im vordersten Perronbereich

innert weniger als einer halben Minute: Nachdem jeweils ein Wagenkasten auf Spreizarme abgestützt worden ist, kann der Abstand der jeweils vier Einzelräder hydraulisch um 435 mm auf die Meterspur verringert werden.

## Nachfrage steigern

Die Einführung des Goldenpass-Express stellt einen Quantensprung dar. Es geht nicht einfach um die Annehmlichkeit des wegfallenden Umstiegs und gelegentlichen Abwartens auf den Anschluss – es geht vor allem um den Werbeeffekt, den der neue Direktzug zwischen den beiden Touristenmagneten Interlaken und Montreux auslösen soll. Der GPX soll weltweit als einer der «Premium Trains of Switzerland» vermarktet werden.

MOB-Direktor Georges Oberson hofft sich langfristig eine Zunahme der fünf Millionen Passagiere im Jahr 2019 um 30 Prozent. Immerhin erhöhen die GPX-Kurse das Zugsangebot um 15 Prozent. Allerdings trägt die MOB nicht das alleinige Risiko: Im Gegensatz etwa zum Glacier-Express erhält sie für den GPX Regionalverkehrsabteilung.

Auf absehbare Zeit dürfte es bei der jetzigen Direktstrecke bleiben. Die früher angedachte Verlängerung bis Luzern scheint kein Thema mehr zu sein – die Ausrüstung umspurbare Drehgestelle mit Zahnrad dürfte technisch wie finanziell zu anspruchsvoll sein.

Hingegen könnten sich bei Realisierung der Grimselbahn mit Anschluss an das alpenquerende Schmalspurnetz neue Perspektiven eröffnen. Der einstellige Millionenbetrag für eine zweite Umspuranlage in Interlaken wäre dann noch die geringste Investition. Inzwischen hoffen die Promotoren, die von Alstom patentierte Technologie in andere Länder und Weltgegenden verkaufen zu können, die von einer gleichen Umspurung profitieren könnten, etwa Spanien, Osteuropa, Asien oder Afrika.

## Der neue Zug verbindet Interlaken mit Montreux



NZZ / hdt.