

Eine Weltpremiere auf Schienen

Goldenpass Express Die über 100 Jahre alte Idee einer Direktverbindung vom Genfersee ins Berner Oberland wird zum Fahrplanwechsel verwirklicht – dank zweier technischer und betrieblicher Systeme.

Guido Lauper

Ein erhebendes Gefühl. Es fühlt sich fast an wie beim Abheben und Landen im Flugzeug. Während des Umspurprozesses werden die Reisezugwagen der MOB mitsamt den Passagieren angehoben oder abgesenkt.

Wie das funktioniert? Beim Fahren über die Umspuranlage verbreitern sich die Drehgestelle der Wagen und ermöglichen der Komposition in wenigen Sekunden den Wechsel von der Meterspur (1000 mm) auf die Normalspur (1435 mm) und umgekehrt. Um sich den unterschiedlichen Perronhöhen anzupassen – 35 cm bei der MOB und 55 cm der BLS –, werden die Wagen gleichzeitig um 20 cm angehoben.

Von Unbekanntem herausgefordert

«Die grosse Herausforderung war, die beiden technischen und betrieblichen Abläufe mit der Umspuranlage in Zweisimmen aufeinander abzustimmen, ohne dass wir auf ein Referenzprojekt zurückgreifen konnten – also eine Weltpremiere.» Das sagte Thomas Bucher, MOB-Technik, auf der Fahrt von Interlaken Ost nach Montreux mit Mitgliedern der Bahnjournalisten Schweiz.

Nach einer von MOB-Ingenieuren in Montreux installierten Versuchsanlage fand das Unternehmen bei Alstom einen entsprechenden Partner, der ab 2019 vier Prototypen lieferte. Während des Baus der Umspuranlage in Zweisimmen wurden die variablen Drehgestelle laufend weiterentwickelt und mit unzähligen Testfahrten erprobt.

Anders, als ursprünglich angedacht, wechselt der Zug in Zweisimmen die Triebfahrzeuge. Von Montreux nach Zweisimmen zieht eine MOB-Lok 8000 die Komposition und wird nach dem Umspurprozess weggestellt. Weiter nach Interlaken Ost schiebt eine BLS-Lok Re 465 den Zug. Westwärts zieht die BLS und schiebt die MOB. Wobei die Züge auf ihren Linien von je eigenem Personal geführt und begleitet werden. Mit Ausnahme des einheitlichen Caterings.

Die 23 von Stadler in Bussnang TG gebauten Wagen für



Der Goldenpass-Express wird in Zweisimmen vom Normalspurgleis der BLS auf das MOB-Schmalspurgleis umgespurt. Foto: Guido Lauper

fünf Züge – einer davon als Reserve – benötigen 58 variable Drehgestelle, produziert bei Alstom/Bombardier in Villeneuve. Vier der Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Mobilität werden derzeit gebaut und ab dem Fahrplanwechsel 2023/24 eingesetzt. Das äussere Erscheinungsbild stammt vom italienischen Designer Pininfarina.

Zu den voraussichtlich 89 Millionen Franken Gesamtkosten hält die MOB fest: «Wir leiten das

Projekt gemeinsam mit der BLS und können auf mehrere Partner zählen. Angefangen bei den Kantonen Waadt, Bern und Freiburg sowie dem Bundesamt für Verkehr.»

Erst mal ein Zugpaar täglich

Vom 11. Dezember 2022 bis zum 10. Juni 2023 verkehrt der Zug einmal täglich in jede Richtung. Danach erhöht die MOB das Angebot auf vier Hin- und Rück-

fahrten pro Tag. Im ersten Betriebsjahr bestehen die Züge zwischen Montreux und Zweisimmen aus zwei Erstklass- und zwei Zweitklasswagen mit zuschlagpflichtigen Prestigeabteilen an jedem Ende. Ein zwischen Zweisimmen und Interlaken Ost eingefügter Interface-Wagen zweiter Klasse verbindet die Schnittstelle der Bahnsysteme.

Mit der Inbetriebnahme des Goldenpass Express erhöht die

MOB ihr Angebot in einem Streich um 15 Prozent. Die Vorteile der umsteigefreien Verbindung ergänzte Martin Gaggeler, Leiter touristische Partnerschaften der BLS: «Neben dem Wegfall des Gepäckschleppens müssen die Passagiere keine verspäteten Anschlüsse befürchten.»

Link zum variablen Drehgestell: www.mob.ch > Goldenpass Express > Technologie

Fortsetzung folgt

Die Idee einer Bahnverbindung von Montreux in die Region Thuner- und Brienzensee stammt aus dem Jahr 1873. 1916 fuhr der Goldenpass von Montreux nach Luzern mit Umsteigen in Zweisimmen und Interlaken Ost. 1986 brachte der damalige MOB-Direktor Edgar Styger die in den 1930er-Jahren angedachte dritte Schiene im Normalspurgleis aufs Tapet. Mit

dem Oberländer Alt-Nationalrat Hanspeter Seiler als langjährigem Präsidenten der IG Dritte Schiene wurden die ersten Pläne konkret. Weder die geometrische Vorbereitung für die dritte Schiene in Spiez noch eine Unterquerung des Bahnhofs ermöglichten das Projekt. Zudem erwiesen sich umspurbare Drehgestelle als zu schwer für Zahnradfahrten über den Brüning.

Nehmen die Züge im Dezember den Verkehr Montreux–Interlaken Ost auf, sind noch nicht alle Bahnträume umgesetzt: Ersetzt Swissgrid die Grimsel-Hochspannungsleitung durch eine unterirdische Variante, möchte die Grimselbahn AG den Tunnel als Schmalspurverbindung von Innertkirchen nach Ulrichen zur Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) mitbenutzen. (gls)

Der Fahrplan ab 12. Dezember

Der Goldenpass Express verlässt Interlaken Ost jeweils um 9.08 Uhr mit Halt in Interlaken West, Spiez, Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach, Boltigen, Zweisimmen, Saanenmöser, Schönried-Gstaad, Château-d'Oex und Montbovon und erreicht Montreux um 12.20 Uhr. In der Gegenrichtung Montreux ab: 9.35, Interlaken Ost an: 12.50 Uhr. (gls)

Nachrichten

SVP stimmt allen Geschäften zu

Unterseen Die SVP Unterseen hat bei ihrer Parteiversammlung für sämtliche Traktanden der Gemeindeversammlung vom 12. September die Ja-Parole beschlossen. Die Partei erachtet es laut Mitteilung als «zukunftsweisend», der Änderung des Artikels 55.1 im Baureglement ZPP Brandweg zuzustimmen. Die Jury habe gute Arbeit geleistet, und das Projekt passe in die Landschaft. (pd)

Missionswerk feiert Jubiläum

Frutigen 1962 wurde gemäss Medienmitteilung die Schweizerische Schallplattenmission gegründet. Die Mitglieder haben die christliche Botschaft mit Schallplatten und praktischer Hilfe zu Men-

schen getragen, so etwa in Erdbebengebieten in Italien. Unter dem aktuellen Namen Missionswerk (MSD) wird am Samstag von 10 bis 17 Uhr das 60-jährige Bestehen in der FEG Gwatt gefeiert. (pd)

Info-Veranstaltung zur Schulraumstrategie

Grindelwald Zur Schulraumstrategie in der Gemeinde hat eine Projektgruppe einen Bericht verfasst. Er wurde und von der Kommission zuhänden des Gemeinderats verabschiedet, wie die Gemeinde mitteilt. «Der Gemeinderat seinerseits hat vom Inhalt des Schlussberichtes Kenntnis genommen und diesen ebenfalls einstimmig genehmigt», heisst es weiter. Die Bevölkerung kann sich am 14. September an einer Infoveranstaltung im Kongress-Saal über die Resultate orientieren lassen. (pd)

Erste Gespräche nach dem Aufschrei

Steffisburg Zur geplanten Asylunterkunft Untere Mühle fanden erste Gespräche zwischen Kanton und Gemeinde statt.

Der Aufschrei war laut, als der Kanton Bern und die Stiftung Solina nach den Sommerferien bekannt gaben, dass das Pflegeheim Untere Mühle in Steffisburg geschlossen und ab Anfang 2023 für unbestimmte Zeit als Asylunterkunft genutzt wird. Zunächst machte die Gemeinde ihrem Ärger darüber Luft, dass sie vor vollendete Tatsachen gestellt wurde, und forderte nichts weniger als einen Abbruch. Auch der Grosse Gemeinderat (GGR) verlangt einen Marschhalt.

Gestern haben nun Kanton und Gemeinde mitgeteilt, dass am Mittwoch in Bern eine Besprechung zwischen Vertretun-



Der Standort Untere Mühle der Ester-Schüpbach-Stiftung soll ab 2023 eine Unterkunft für geflüchtete Menschen sein. Foto: PD

gen der Gemeinde Steffisburg unter Leitung von Gemeindepräsident Reto Jakob und der Gesundheits-, Sozial- und Integrationsdirektion des Kantons Bern unter Leitung von Regierungsrat Pierre Alain Schnegg über die geplante Kollektivunterkunft in Steffisburg stattgefunden habe.

«Nach einer Auslegeordnung und Klärung der Ausgangslage haben die Gesprächsparteien beschlossen, sich bereits im laufenden Monat noch mal zu treffen», heisst es in der Mitteilung. Die im Raum stehenden Differenzen sollen «zeitnah angegangen und Lösungsansätze konkretisiert werden». (pd/maz)

Stadt prüft Tempo 30 nun doch früher

Thun Der Gemeinderat ist bereit, Tempo 30 auf der Schulstrasse vorgängig zu prüfen.

Noch im Mai hiess es von der Stadt, es sei nicht sinnvoll, die Einführung von Tempo 30 auf der Schulstrasse im Dürrenast-Quartier isoliert zu betrachten. Zunächst sollte ein sogenanntes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) die «quartierverträgliche Strassenraumgestaltung und eine zweckmässige Verkehrsorganisation beleuchten». Daraus würden dann Massnahmen abgeleitet und die Finanzierung sichergestellt. Geplant war, dass die Arbeiten für das BGK dieses Jahr starten. Rund vier Monate später ist dieser Zeitplan offensichtlich Makulatur. Das geht aus dem Schreiben hervor, mit dem der Gemeinderat eine Petition von 1200 Personen beantwortet – auch im Hinblick auf die Sitzung des Stadtrats vom 22. September. Sie hatten im Juni gefordert, auf der Schulstrasse Tempo 30 einzuführen (wir berichteten). Der Start der Erarbeitung eines Vorgehenskonzepts zum Quartier-BGK verzögere sich, schreibt der Gemeinderat.

Schulstrasse vorziehen

Deshalb schlägt er vor, dass das städtische Tiefbauamt die Schulstrasse «vorerst isoliert» betrachten soll. Und es soll festlegen, welche temporären Versuche bis zur definitiven Ausgestaltung vorgezogen werden können. Die Schulstrasse soll als «vorgezogenes Pilotprojekt prioritär behandelt werden». Der Gemeinderat betont in seiner Antwort, dass ihm die Gesamtsicht wichtig sei. Auch will er die prioritäre Behandlung der Schulstrasse nicht als Präjudiz für andere Quartiere und Strassen verstanden haben. Laut dem Gemeinderat könne «die Priorität nicht allein auf das Geschwindigkeitsregime abgestellt werden», sondern es müsse «eine gesamtheitliche Betrachtung wie in den Quartier-BGK vorgesehen ist, weiterverfolgt werden, um konsolidierte Massnahmenpakete beschliessen zu können». Will heissen: Sollte dereinst der Entschluss gefasst werden, Tempo 30 umzusetzen, braucht es eine Teilrevision der Signalisationsverordnung, um die Umsetzung zu erleichtern. Und schon fast warnend merkt der Gemeinderat an, dass ein neues Geschwindigkeitsregime publiziert werden muss, «was eine Beschwerdemöglichkeit schafft».

Auch im Stadtrat ein Thema

Am 22. September beantwortet der Gemeinderat im Stadtrat einen Prüfauftrag, den die Fraktionen SP, GLP/EVP/EDU und Grüne/JG im Mai eingereicht hatten. Sie baten den Gemeinderat, «die Ausarbeitung eines Konzepts zur generellen Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet der Stadt Thun zu prüfen». In seiner Antwort betont der Gemeinderat, dass «eine losgelöste Diskussion der Geschwindigkeitsthematik aufgrund der aktuellen Auslastung und Ressourcenplanung in der Verwaltung» nicht möglich sei. Und er verweist wie in der Petitionsantwort auf die BGK: «Die Arbeiten zum ersten Quartier-BGK für die Quartiere Neufeld-Dürrenast können voraussichtlich frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2023 aufgenommen werden – vorausgesetzt, die notwendigen personellen Ressourcen stehen bereit.»

Marco Zysset