



Die MOB und die BLS sind gemeinsam für die Planung des GoldenPass Express auf ihrem jeweiligen Streckenabschnitt verantwortlich. Die MOB ist als Eigentümer des Rollmaterials auch Projektträger. Das Rollmaterial wird auf der Strecke Zweisimmen–Interlaken an die BLS vermietet. Aus historischer Sicht hat die MOB dieses Projekt vorangetrieben. Hinter der Lokomotive ist der Interface-Wagen eingereiht. Lokseitig verfügt er über Kupplung und Puffer entsprechend der Normalspurnorm, auf der Gegenseite über Meterspurkupplung.

175 Jahre Schweizer Eisenbahnen

Weltpremiere bei MOB und BLS

Am 11. Dezember 2022 wird ein Traum von der MOB (Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA) zusammen mit BLS und von Schweizer Touristikern wahr. Ab diesem Tag gibt es, dank einer weltweit erstmaligen Umspuranlage, mit dem GoldenPass Express täglich direkte MOB/BLS-Züge zwischen Interlaken Ost und Montreux und umgekehrt. Vorbei ist das mühsame Umsteigen mit viel Gepäck für die in- und ausländischen Gäste in Zweisimmen.

Von Interlaken Ost verkehrt täglich, vorerst einmal, ab Juni 2023 vier Mal der Meterspur-Luxuszug auf Normalspurgleisen nach Zweisimmen. Gezogen wird er von einer Lokomotive der BLS. In Zweisimmen verabschiedet sich die BLS-Lokomotive (mit 15 kV/16,7 Hz Wechselstrom) und einem als Schnittstelle mitgeführten Interface-Wagen der MOB auf ein Seitengleis. Das Stromnetz wird getrennt und nun übernimmt eine Streckenlok der MOB, mit 900 Volt Gleichstrom betrieben, durch Stoßen des Zuges die Weiterfahrt bis Montreux. Der Aufenthalt des GoldenPass Express in Zweisimmen dauert acht Minuten, bevor dieser in wenigen Sekunden über die Umspuranlage Richtung Montreux geschoben wird und als Meterspur-Zug weiterfährt. Die Gesamtfahrzeit Interlaken–Montreux dauert 3 Stunden 12 Minuten. Der GoldenPass Express besticht durch sein Aussehen, denn MOB hat das Außendesign dem prestigeträchtigen Designer Pininfarina sowie Innova Design anvertraut. Von Stadler Rail in

Bussnang wird respektive wurde der Luxuszug gebaut und dieser verfügt über eine 2. Klasse sowie eine 1. Klasse. Neuartig sind die 18 Sitze in der Prestigeklasse, die frei drehbar sind und so immer den besten Ausblick ermöglichen. Der Fahrgast wird so quasi zu einem Teil der Landschaft. Für diese Prestigeklasse besteht eine Reservierungspflicht.

150-jährige Idee wird 2022 Wirklichkeit

Die Idee, den Genfersee über Gstaad mit dem Thuner- und Brienersee zu verbinden, wurde 1873 in einem Schreiben der Berner Regierung thematisiert. Die drei Tourismusmagnete Montreux, Gstaad und Interlaken arbeiteten schon damals eng zusammen. Komplizierter wurde es aber mit der Umsetzung der Idee. In zwei Bauphasen entstand zwischen 1872 und 1893 die normalspurige Flachbahn-Linie Interlaken Ost–Spiez (17 km), gebaut durch die Bödéli- und die Thunersee-Bahn. 1897 kam die Normalspur-Linie

Spiezmoos–Erlenbach, die 1902 bis Zweisimmen verlängert wurde, in Betrieb. Die 51 Kilometer lange Verbindung Interlaken Ost–Zweisimmen gehört heute zum Netz der BLS.

Die Gesellschaft Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) wählte für ihr Netz die Meterspur und elektrifizierte dieses von Anfang an. Sie baute zwischen 1901 und 1905 die Linie Montreux–Zweisimmen mit 750 bis 900 Volt Gleichstrom. Mit dem Sommerfahrplan 1906 führte die MOB, zusammen mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft, einen Speisewagen-Dienst ein. Als gemeinsame Marke von MOB, BLS und weiteren Beteiligten wurde 1924 der „Golden Pass“ kreiert und von 1931 bis 1933 verkehrten täglich Pullmanwagen der CIWL von Montreux nach Zweisimmen mit Anschluss nach Interlaken.

Das Projekt einer durchgehenden Verbindung Zweisimmen–Interlaken über eine dritte Schiene (Normalspurgleis mit innenliegender Meterspur) bis Interlaken Ost wurde in den 1930er-Jahren von der MOB intensiv bearbeitet, später immer wieder aufgegriffen, aber nie umgesetzt.

Umspuranlage anstelle von drittem Gleis

Seit 2008 setzte die MOB auf ein komplett neuartiges Konzept. Anstatt der

FOTO/GRAFIK: P. TRIPPI-SERVICES

über Jahrzehnte geplanten dritten Schiene bis Interlaken Ost entstand die Idee, die Drehgestelle anzupassen. Diese sollen in einem beweglichen Rahmen zur Führung der Wagen untergebracht werden. Mit diesem variablen Drehgestell und einer Umspuranlage sollte es möglich werden, denselben Zug von einer Spur zur anderen wechseln zu lassen. So einfach dieses Prinzip theoretisch war, so schwierig war danach die praktische Umsetzung. Die MOB suchte für die Realisierung des Konzepts einen Partner in der Industrie. Die Wahl fiel auf Alstom in Neuhausen am Rheinfluss.

Im Januar 2019 wurden vier Prototypen-Drehgestelle geliefert und erfolgreich getestet. Nur die Personenwagen sollten über dieses außerordentliche Drehgestell verfügen. Vorausgesetzt wurde, dass ein Triebfahrzeug der MOB den Zug zwischen Montreux und Zweisimmen zieht (oder stößt) und ein BLS-Triebfahrzeug denselben Zug zwischen Zweisimmen und Interlaken Ost bewegt.

Dank der Umspuranlage in Zweisimmen verändert sich die Drehgestell-Breite und ermöglicht es dem geschobenen Zug bei maximal 15 Kilometer pro Stunde in wenigen Sekunden von der Normalspur auf die Meterspur und umgekehrt zu wechseln. Um sich der unterschiedlichen Höhe der Bahnsteige (35 Zentimeter auf der Meterspur und 55 auf der Normalspur) anzupassen, wird der Wagenkasten gleichzeitig um 20 Zentimeter für die Normalspur angehoben. Noch nie war ein Drehgestell weltweit zu einer solchen Leistung in der Lage, doch die Ingenieure von Alstom haben es geschafft. Ein anschauliches Video auf [youtube.com/watch?v=jJLRo4ao33k](https://www.youtube.com/watch?v=jJLRo4ao33k) zeigt den Vorgang.

89 Millionen Franken für 23 Luxuswagen

58 Drehgestelle wurden in der Fabrik in Villeneuve (Alstom/Bombardier) hergestellt. Insgesamt 23 Wagen werden von Stadler gebaut, vier davon als Niederflurwagen für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die voraussichtlichen Kosten des Gesamtprojekts,

einschließlich der vier noch im Jahr 2024 zu liefernden Niederflurwagen, liegen bei 89 Millionen Franken (93 Millionen Euro). Der Großteil dieser Investitionen fließt in die Schweizer Wirtschaft. Die MOB, die gemeinsam mit der BLS das Projekt leitet, konnte auf viele weitere Partner zählen. Dabei waren auch die Kantone Waadt, Bern und Freiburg sowie das Bundesamt für Verkehr.

Kapazität des Zuges

Innerhalb des Meterspurnetzes (Montreux–Zweisimmen) beträgt die maximale Kapazität des Zuges 184 Plätze (18 in der Prestige-Klasse, 48 in der 1. Klasse und 118 in der 2. Klasse). Innerhalb des Normalspurnetzes (Zweisimmen–Interlaken) beträgt die maximale Kapazität des Zuges 238 Plätze (18 in der Prestige-Klasse, 48 in der 1. Klasse und 172 in der 2. Klasse). Der Unterschied zwischen den beiden Wagenkolonnen ist darauf zurückzuführen, dass der Interface-Wagen (2. Klasse) nur auf der Normalspur fährt. Der Interface-Wagen stellt die Verbindung zwischen der Stammkomposition GoldenPass Express und der BLS Lok Re 465 sicher.

Zulassung

Seit dem Sommer 2020 wurde der GoldenPass Express im Rahmen der Homologation Gegenstand zahlreicher Tests.

Das Besondere an diesem Zug ist allerdings, dass er mit dem variablen Drehgestell eine neue Technologie aufweist. Diese ist mit dem Wechseln der Spurbreite (+ 43 %) und der Höhe (+ 20 cm) innerhalb weniger Sekunden eine Weltpremiere. Das entsprechende Zulassungsverfahren musste also erst noch entwickelt werden. Die Tests

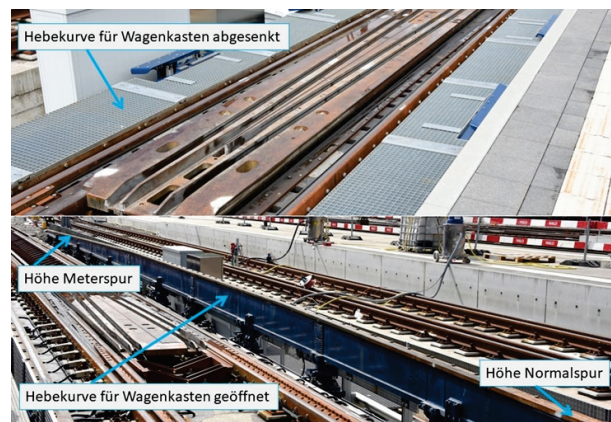
sind vielfältig (statisch, dynamisch) und werden direkt von der MOB durchgeführt. Die Daten werden übermittelt und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) ausgewertet, das die Zulassung erteilt. Diese Testphase dauerte bis Herbst 2022. Für die Tests wurde vom BAV eine vorläufige Verkehrsberechtigung erteilt.

Nach Abschluss des Zulassungsverfahrens, das zu einer Betriebsbewilligung für den Personenverkehr führt, werden die GoldenPass Express-Wagen unter Beachtung der Netzzugangsstandards des Eisenbahngesetzes und mit der Möglichkeit zur Nutzung des gesamten Schweizer Eisenbahnnetzes fahren. Die Geschwindigkeit ist auf 100 Kilometer pro Stunde begrenzt.

Ausblick

Die GoldenPass Line verbindet Montreux über Interlaken mit Luzern. Es wäre sogar möglich, auf das Umsteigen in Interlaken zu verzichten, indem unter dem GoldenPass Express zusätzlich zum variablen Drehgestell noch Zahnräder montiert würden. Der gleiche Zug könnte so auf drei verschiedenen Gleisarten verkehren: Meterspur (Montreux–Zweisimmen), Normalspur (Zweisimmen–Interlaken) und Meterspur mit Zahnrad (Interlaken–Luzern). Im Moment ist dies allerdings noch Zukunftsmusik.

Peider Trippi, Roland Arnet



Beim Befahren der Umspuranlage mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h richten sich Klappen auf und stützen den jeweiligen Wagen von unten. Vom Gewicht des Wagenkastens befreit, verändert das Drehgestell die Spurbreite. Gleichzeitig passt sich der Kasten von den 35 Zentimetern eines Meterspurrerrons auf die 55 Zentimeter eines Normalspurrerrons an und umgekehrt.