

# Zehn Jahre für zehn Sekunden

**NACHBARSCHAFT** Mit viel Sonnenschein und fast noch mehr Pathos prä-sentiertere die MOB (Montreux-Berner-Oberland-Bahn) am Tag der Arbeit in Zweisimmen das Umspurieren von der Meterspur auf die Normalspur. Der Goldenpass Express wird Wirklichkeit und damit erfüllt sich nicht nur für MOB-Generaldirektor Georges Oberson ein langgehegter Traum.

KEREM S. MAURER

Um es gleich vorweg zu nehmen: Das Prinzip der neuen Umspuranlage in Zweisimmen, mit der die Spurbreite eines Zuges von Normalspur auf Schmalspur und wieder zurück verändert werden kann, ist simpel. Ivan Bertocchi, Customer Director ALSTOM Schienenfahrzeuge AG, erklärt: «Der Zug fährt in die Spurwechselanlage ein. Durch einen Impuls des Lokführers werden ausserhalb des Drehgestells mit Rollen versehene Arme ausgeklappt. Diese Rollen werden über eine Rampe in der Umspuranlage geführt, wodurch der Wagen um 20 Zentimeter angehoben wird. Durch diesen Hebevorgang wird das Fahrgestell entlastet und mittels einer Spurrinne am Boden werden die Räder entweder zusammen- oder auseinandergeschoben. Nachdem die Räder an ihren neuen Positionen fixiert sind, wird der Wagen wieder heruntergelassen und er fährt auf der anderen Spur weiter.» Der ganze Vorgang dauert etwa zehn Sekunden und geht mit einem Tempo von 15 km/h vonstatten. Der Passagier im Inneren des Wagens merkt davon so gut wie gar nichts. Das Umspurieren ist demnach eine einfache Sache? «Nein!», widerspricht Georges Oberson, MOB-Generaldirektor. «Es

war unheimlich kompliziert und ein langer Weg bis zu diesem Tag heute!»

## Alle waren so kompliziert

Georges Oberson lächelte zufrieden, als er vor versammelter Presse in einem nostalgischen Wagen der MOB verkündete: «Der Goldenpass Express ist Realität, ein Traum wird Wirklichkeit!» Mit dieser Umspuranlage soll, wenn der ambitionierte Zeitplan der MOB (siehe Kasten) eingehalten werden kann, am 13. Dezember 2020 die erste kommerzielle Fahrt des Goldenpass-Express erfolgen. Von da an sollen Fahrgäste ohne umzusteigen von Interlaken nach Montreux reisen können. Damit fände eine Idee ihren Abschluss, die vor mehr als 100 Jahren entstanden ist. Schon 1873 hatten einige die Idee, den Genfer See, Gstaad, den Thuner- und den Brienzsee miteinander zu verbinden und diese drei Tourismusregionen zu vereinen. Doch in der Folge wurde zwischen Montreux und Zweisimmen eine Schmalspur und zwischen Zweisimmen und Interlaken eine Normalspur gebaut. Der Traum zerplatzte. In den 1930er-Jahren dachte man erneut laut über diese Idee nach. Eine dritte Schiene hätte gebaut werden sollen, doch auch daraus wurde nichts. Ende der Nullerjahre griff die MOB dieses Projekt mit einer völlig neuen Idee wieder auf: Statt die Schienen zu verändern, sollten die Drehgestelle des Rollmaterials angepasst werden. Die Idee eines variablen Drehgestells und einer Umspuranlage war geboren. Doch wer sollte das entwickeln und bauen? Oberson erzählte, wie man in Frankreich, Deutschland und sogar in

Japan nach geeigneten Partnern gesucht und letztlich in der Firma Alstom in der Schweiz einen zuverlässigen Partner gefunden habe. «Es wäre viel zu kompliziert geworden mit Deutschen oder Japanern», räumte Oberson ein. Im Januar 2009 wurden die ersten vier Prototypen von Alstom geliefert und erste Tests in Montreux durchgeführt. Man tüftelte, entwickelte und testete zehn Jahre lang, bis die Umspurung, welche letztendlich nur noch zehn Sekunden dauert und von den Passagieren kaum noch wahrgenommen wird, umgesetzt werden konnte.

## Pure Swissness

Die insgesamt 58 Drehgestelle wurden allesamt von Alstom produziert und das neue Rollmaterial, welches mit 19 Wagen angegeben wird, wurde bei Stadler Rail AG bestellt. Aus dem aktuellen Fuhrpark der MOB sollen zudem vier Wagen, die für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind, umgebaut und in die neue Goldenpass-Express-Flotte integriert werden. Der Goldenpass Express soll dereinst neben der bekannten 1. Klasse und 2. Klasse noch eine weitere Klasse anbieten, nämlich eine sogenannte «Premiumklasse». Wie die genau aussehen soll, darüber wollte oder konnte Oberson am 1. Mai in Zweisimmen noch nichts sagen, aber: Ein Cateringbereich soll auf jeden Fall in den Goldenpass Express integriert werden. Ein Blick auf die Zahlen zeigt, dass die Umsetzung dieser über hundert Jahre alten Vision durchaus auch etwas kosten darf: Mit 76 Millionen Franken beziffert die MOB die «unge-



MOB-Generaldirektor Georges Oberson erklärt die Bedeutung der neuen Umspuranlage in Zweisimmen. FOTOS: KSM-FOTOGRAFIE

fahren Kosten» des gesamten Vorgangs und betont, dass sie das Projekt gemeinsam mit der BLS AG (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn) führe und sie, beginnend mit den Kantonen Waadland, Bern, Freiburg und dem Bundesamt für Verkehr, auf mehrere Partner zählen könne.

## Weitere Türen werden sich öffnen

Für die MOB ist klar, dass die vollkommen neuartige Technologie, welche die Anpassung der Spurbreite in wenigen Sekunden meistert, weitere Türen öffnet und auch für den Tourismus von grosser Bedeutung ist. Sie geht davon aus, dass eine direkte Zugverbindung zwischen den Tourismus Hotspots Mon-

treux, Gstaad und Interlaken die Attraktivität aller drei Tourismusregionen erhöhe. Ausserdem erweitere die Inbetriebnahme des Goldenpass Express das Angebot um 15 Prozent und auch die Pendler würden deutliche Vorteile im Bereich der Zugfrequenz spüren. Für die Schweizer Bahnlandschaft würden die Barrieren zwischen Normalspur und Schmalspur definitiv überwunden, womit die Grenze zwischen dem Land der Bergbahnen und dem der Schnellzüge passiert werde. Dadurch erhofft man sich bei den Verantwortlichen «vielversprechende Perspektiven».

Video: <https://tinyurl.com/y643m9ar>



So geht das Umspurieren: Durch die Rinnen im Bildvordergrund wird die Spurbreite an den Wagen verändert.



Diese Rollen heben den 26 Tonnen schweren Wagen an und entlasten die Räder, damit die Spurbreite angepasst werden kann.

## DER IDEALE ZEITPLAN

**März bis April 2019:** Realisierung der Tests  
**Mitte 2019:** Abschluss der Arbeiten an den Umspuranlagen auf den Gleisen 6 und 7 im Bahnhof Zweisimmen  
**2019 bis 2020:** Zulassungsprozesse  
**Im Lauf 2020:** Empfang und Zulassung der 19 mit Drehgestellen ausgestatteten neuen Wagen  
**13. Dezember 2020:** erste kommerzielle Fahrt des Goldenpass Express. «Eine technologische Innovation zu industrialisieren, ist eine grosse Herausforderung. Mehrere Punkte müssen noch mit unseren Partnern geregelt werden», sagen MOB-Verantwortliche.

## Tourismus im Fokus

### Vielfalt im Winter

Auffallend am letzten Winter ist das Bedürfnis der Gäste nach Alternativen zu den klassischen Schneesportaktivitäten Skifahren, Snowboarden und Langlaufen: Fast zwei Drittel der von Schweiz Tourismus befragten Touristiker meldeten eine Zunahme der Nachfrage nach Winterwanderungen, Schlitteln und Schneeschuhlaufen. Auch Skitouring und Freeriding waren deutlich populärer. Interlaken Tourismus stellte zudem fest, dass mehr Ausflüge unternommen wurden, es also nicht nur Wintersportler in die Berge zog.

### Mehr Alpen-Biker

«Die Natur will dich zurück – auf dem Velo» hiess das Motto von Schweiz Tourismus für den Sommer 2018. Nun liegen die Zahlen vor: Fast jeder fünfte Gast fährt während seiner Ferien in der Schweiz Velo. Davon profitiert vor allem der Alpenraum: Hier finden zwei Drittel der Zweiradfahrten statt. Der

Veloverleih «Rent a Bike» meldete fürs letzte Jahr einen Zuwachs von bis zu acht Prozent. Der Reiseveranstalter Eurotrek entwickelte neun Velorouten, die sich mit Tourenvelo, Mountainbike, Rennvelo und sogar E-Bike befahren lassen.  
 Link zur Website: <https://bit.ly/2ISanQ0>

### Fünf Spitzenreiter

Die US-Amerikaner sind die zweithäufigsten ausländischen Besucher der Schweiz und legten letztes Jahr um zehn Prozent zu. Der Destinations- und Marketingexperte Roger Brooks aus Arizona erklärte am Schweizer Ferientag 2019 in Luzern, worauf seine Landsleute stehen:

1. Top Five: Immer die besten Spots, ob Restaurants, Aussichtspunkte, Sehenswürdigkeiten auf einen Blick präsentieren.
2. Hidden Gems: Wohin gehen die Einheimischen – das sind die wahren Tipps!

3. Learning something: Wie machen wir den Käse und die Uhren? Und warum sind wir dabei die Besten?
4. Wellness beyond the Spa: Der 45-minütige Spaziergang vom Schloss Chillon nach Montreux beispielsweise ... das nennt er Wellness!
5. Last-Minute-Booking: Er reserviert nur die Flüge – den Rest bucht er spontan im Tourist Office oder Online.

### Hütten im Hoch

Die 153 Hütten des Schweizer Alpen-Clubs SAC verzeichneten im 2018 knapp 345'000 Übernachtungen. Das sind fast 13 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Alle Regionen profitierten von den hervorragenden meteorologischen Bedingungen während der letztjährigen Sommersaison. Am deutlichsten zulegen konnten die Hütten in den Glarner und St. Galler Alpen und im Alpstein, gefolgt von den Hütten im

Berner Oberland und der Zentralschweiz. Etwas enttäuschend verlief die Wintersaison 2017/18 mit einer Einbusse von 3,9 Prozent. Obwohl in den Alpen reichlich und lange Schnee lag, spielte das Wetter nicht wünschensgemäß mit. Zum ersten Mal überhaupt wurden in den geöffneten Hütten mehr als 30 Mio. Franken umgesetzt.

### Unbekanntes populär

Das Switzerland Travel Center STC verzeichnete 2018 das erfolgreichste Jahr in seiner 20-jährigen Geschichte. Dank dem Schweiz-Experten reisten letztes Jahr rund 172'000 Gäste durch die Schweiz, ein Plus von 7,5 Prozent. Das grösste Wachstum lieferten die Märkte Australien, Nordamerika, Greater China und Korea. Auf diesen Sommer hin sind Rundreise-Ergebnisse stärker gefragt denn je. So lanciert das STC neue Angebote, darunter «The undiscovered Berner Oberlands». Hier



ZUSAMMENGESTELLT VON KURT METZ  
 MAIL@KURTMETZ.CH

entdecken die Gäste während fünf Tagen ab Kandersteg den Sunnbüel, Oeschinensee und Sacro Monte di Domodossola ennet dem Simplon. Nach wie vor sehr gefragt sind die Panoramarundreisen mit den Zügen des Schweizer ÖV wie die Goldenpass-Linie vom Genfersee durchs Saanenland nach Interlaken.