



Liebe Vereinsmitglieder

Anlässlich der Generalversammlung vom 03. Juli 2019 in Meiringen orientierte der Unterzeichnete über die mögliche Zusammenführung unseres Vereins mit dem Verein „Interessengemeinschaft Grimselbahn“. Das, nachdem mit der anstehenden Realisierung der Umspuranlage Zweisimmen ein grosser Schritt in Richtung einer umsteigefreien Bahnverbindung zwischen Montreux und Luzern umgesetzt wird und andererseits die Realisierung einer Umspuranlage in Interlaken aktuell kaum realistisch ist. Kaum realistisch, weil die technischen Hürden am Brünig gross sind und sich eine Umspuranlage lediglich für die Strecke Interlaken – Meiringen nicht rechtfertigen liesse. Anders könnte es aussehen, wenn die Grimselbahn realisiert wird. Damit würde eine Umspuranlage in Interlaken einen ganz anderen Stellenwert erhalten.

Die an der Generalversammlung vom 03. Juli 2019 zur Zusammenführung der beiden Vereine abgegebenen Voten waren ausnahmslos positiv. Dementsprechend bildete die mögliche Zusammenführung der beiden Vereine im vergangenen Vereinsjahr der Schwerpunkt unserer Tätigkeit. Anlässlich einer ersten Vorstandssitzung vom 21. August 2019 wurde die aktuelle Situation der IG GoldenPass und die Zielsetzung des Vereins noch einmal ausführlich diskutiert. Ergebnis war, dass mit der Grimselbahn ein zusammenhängendes, schweizweites Meterspur-Netz von 850 km realisiert werden kann und die Zusammenlegung der beiden Vereine zu einem Mitgliederbestand von über 1000 Personen führt. Damit entsteht eine starke Lobbyorganisation, die in der Innerschweiz, dem Berner Oberland, dem Wallis und der Romandie gut verankert ist und im Hinblick auf die Realisierung der Grimselbahn politisch Einfluss nehmen kann. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass das ursprüngliche Ziel der IG GoldenPass im Rahmen der Zusammenführung der beiden Vereine nicht aufgegeben werden darf.

Nach Eingang eines Schreibens von vier ehemaligen verdienten Touristikern, welche die Beibehaltung einer eigenständigen IG GoldenPass wünschen, führte eine Delegation der IG GoldenPass mit einer Vertretung der IG Grimselbahn eine erste Aussprache zum geplanten Zusammenschluss. Dabei wurde festgestellt, dass bei einem Zusammenschluss die IG GoldenPass die Möglichkeit hat, ihr Ziel in einer grösseren Organisation weiter zu verfolgen. Am 22. Oktober 2019 fand eine Zusammenkunft mit den vier ehemaligen Touristikern statt. Seitens unserer IG wurde klar festgestellt, dass diese keine Marketing Organisation sei und auch nicht werden



solle. Man habe sich immer für Infrastrukturprojekte engagiert, was schliesslich zur Umspuranlage Zweisimmen führte. Mit der Realisierung der Grimselbahn würde eine Umspuranlage in Interlaken wieder realistisch. Seitens der Vertretung der IG GoldenPass wurde aber auch festgehalten, dass ein Zusammenschluss zeitlich nicht dränge und vorerst die Betriebsaufnahme der Umspuranlage Zweisimmen abgewartet werden solle. Die Betriebsaufnahme der Umspuranlage könnte ein idealer Zeitpunkt für einen Zusammenschluss sein. Anlässlich seiner Vorstandssitzung vom 15. Juni 2020 hat der Vorstand der IG GoldenPass entschieden, an der Zusammenführung der beiden Vereine festzuhalten und diesen im Jahr 2021 nach Möglichkeit zu vollziehen. Als erstes soll nun ein gemeinsamer Zweckartikel erarbeitet werden.

Was die Umspuranlage Zweisimmen betrifft, so ist diese realisiert. Seit 2019 laufen Tests mit den variablen Drehgestellen und der GoldenPass Express ist bei der Firma Stadler in Arbeit. Als provisorisches Datum vorgesehen ist, dass im Juni 2021 die erste kommerzielle Fahrt des GoldenPass Express erfolgt. Für weitere Informationen zum neuen GoldenPass Express verweisen wir auf die nachfolgenden Seiten.

Der Vorstand der IG GoldenPass wird sich dafür einsetzen, dass unsere Mitglieder hoffentlich zu den ersten Zugpassagieren gehören, welche im kommenden Jahr im GoldenPass Express über die Umspuranlage in Zweisimmen fahren dürfen. Und der Vorstand wird sich weiter dafür engagieren, dass eine möglichst umsteigefreie Verbindung zwischen Montreux und Luzern, im Rahmen eines attraktiven und erweiterten Meterspurnetzes möglich wird.

Wir wünschen Ihnen eine gute Sommerzeit und danken für die Unterstützung unseres Vereins.

Mit herzlichen Grüssen

Karl Vogler
Präsident

Im Juli 2020

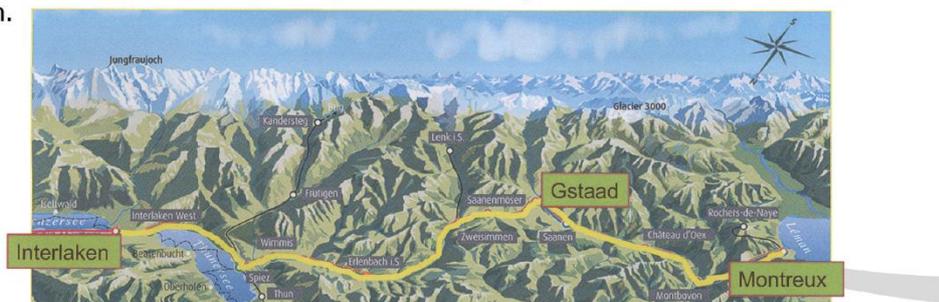


Eine vor über 100 Jahren entstandene Idee

Die Idee den Genfer See, Gstaad, den Thuner See und den Brienersee zu verbinden, findet ihren Ursprung 1873. Damals ging es bereits darum drei wichtige Tourismusregionen zu vereinen.

Letztlich kam es anders. Es wurden Fahrspuren mit unterschiedlichen Weiten gebaut: die Meterspur zwischen Montreux und Zweisimmen und die Normalspur (1,435 m) zwischen Zweisimmen und Interlaken.

Das Projekt wurde immer wieder aufgegriffen. Die Vereinigung Goldenpass wurde 1924 gegründet. In den 1930er Jahren wurde darüber nachgedacht eine dritte Schiene zu bauen.





Die MOB belebt das Projekt wieder

Ende der 2000er Jahre greift die MOB ein komplett anderes Konzept auf: anstatt die Schienen zu verändern, lässt uns die Drehgestelle anpassen, diese abnehmbaren Schlitten, die den Wagen leiten. Mit einem **variablen Drehgestell** und einer Umspuranlage kann der Zug von einer Fahrspur auf die andere wechseln. So einfach das Prinzip in der Theorie ist, so schwierig ist seine Umsetzung in die Praxis. Für die Realisierung des Konzepts sucht die MOB einen Partner aus der Industrie. Das Unternehmen Alstom ist ernannt. Ab Januar 2019 sind vier Prototypen geliefert und getestet.

In Zweisimmen ist die Umspuranlage gebaut.

Nur die Reisezugwagen sind mit den besagten Drehgestellen versehen. Dies bedingt, dass ein Triebwagen den Zug zwischen Montreux und Zweisimmen schleppt und ein anderer zwischen Zweisimmen und Interlaken.



Das variable Drehgestell



Der erste Prototyp wurde von der MOB in 2008 entwickelt.
Gewicht: 2,7 Tonnen.



Die aktuelle Version, hergestellt von Alstom.
Gewicht: 3,9 Tonnen.



Die Umspuranlage in Zweisimmen



Die Tests sind erfolgreich

Seit Anfang 2019 hat die MOB viele Tests durchgeführt. Die Umspurfahrgerüste führen 2783 km auf der Meterspur und 742 km auf der Normalspur. Sie befahren die Umspuranlage in Zweisimmen 1020 Mal. Ein Erfolg!



Auf der Zielgeraden

58 Drehgestelle wurden von Alstom produziert.

19 Wagen wurden bei Stadler bestellt.

3 Klassen: die Wagen werden über eine 1. Klasse und eine 2. Klasse sowie über eine Premiumklasse verfügen und einen Cateringbereich haben.

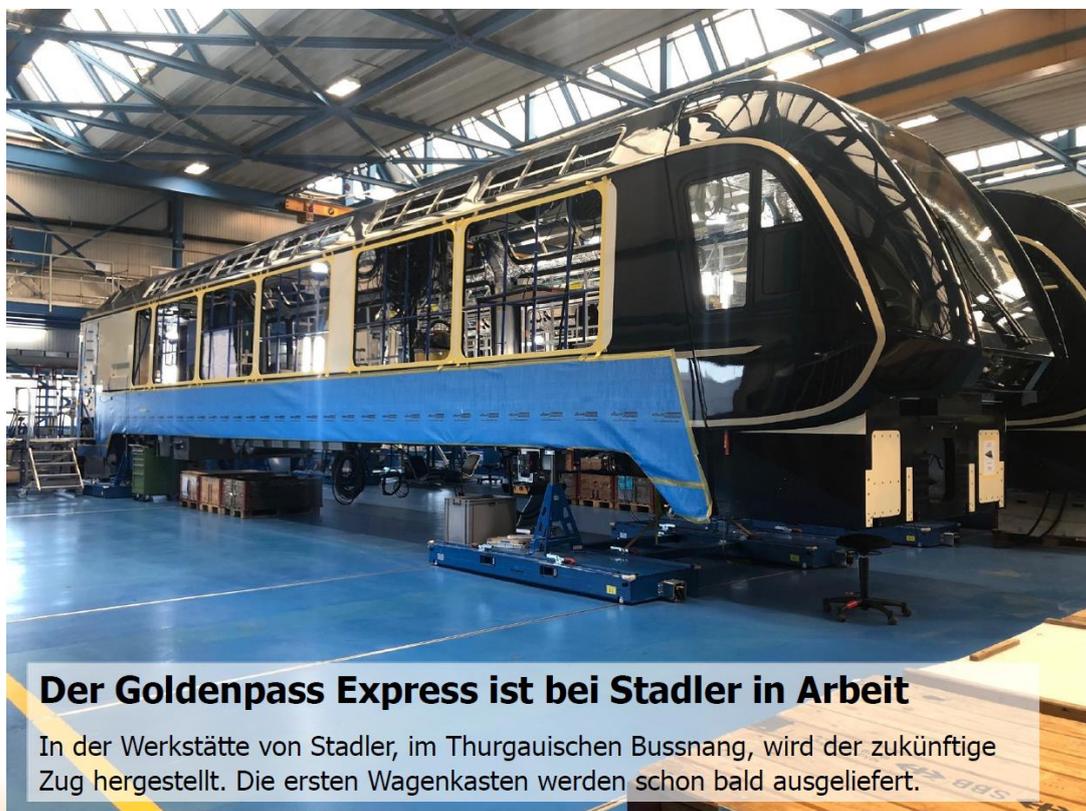
4 Personenwagen, welche an die Bedürfnisse der Personen mit Bewegungseinschränkung angepasst sind, werden in den Fuhrpark des Goldenpass Express integriert.

76 Millionen Franken: die ungefähren Kosten des Vorgangs.

Die MOB, die das Projekt gemeinsam mit der BLS führt, kann auf mehrere Partner zählen, beginnend mit den Kantonen Waadtland, Bern und Freiburg und dem Bundesamt für Verkehr.



STADLER ALSTOM



Der Goldenpass Express ist bei Stadler in Arbeit

In der Werkstätte von Stadler, im Thurgauischen Bussnang, wird der zukünftige Zug hergestellt. Die ersten Wagenkasten werden schon bald ausgeliefert.



Die neue Prestige-Klasse, ein Must-Have

- Zusätzlich zur 1. und 2. Klasse wird der Goldenpass Express über eine Prestige-Klasse verfügen.
- Um maximal von der Aussicht zu profitieren, lassen sich die achtzehn Sitze drehen. Sie verfügen über einen aussergewöhnlichen Komfort.
- Die Panoramafenster werden besonders gross sein. Der Prestigebereich wird erhöht sein. Der Fahrgast wird sich nahezu als Teil der Landschaft fühlen.
- Das Cateringangebot wird lokale Produkte in den Mittelpunkt rücken.



Zeitplan

- **März 2019-Februar 2020:** Realisierung der Tests.
- **2019-2020:** Zulassungsprozess.
- **Im Laufe 2020:** Empfang und Zulassung der 19 mit Drehgestellen ausgestatteten neuen Wagen.
- **2021:** Ende der Arbeiten an den Umspuranlagen auf den Gleisen 6 und 7 im Bahnhof Zweisimmen.
- **13. Juni 2021:** erste kommerzielle Fahrt des Goldenpass Express.

Eine technologische Innovation zu industrialisieren ist eine grosse Herausforderung. Mehrere Punkte müssen noch mit unseren Partnern geregelt werden.





Ein ausserordentliches Projekt

Technologie: die Anpassung der Spurweite (+ 43%) und der Höhe in wenigen Sekunden ist vollkommen neuartig.

Tourismus: eine direkte Zugverbindung zwischen Montreux, Gstaad und Interlaken wird die Attraktivität der drei touristischen Anziehungspunkte erhöhen. Montreux wird sich der Jungfrau und Luzern nähern. Die Umsetzung eines lang gehegten Traums.

Kunden der MOB: die Inbetriebnahme des Goldenpass Express wird zu einer Erweiterung des Angebots von circa 15% führen. Die Pendler werden deutliche Vorteile im Bereich der Zugfrequenz spüren.

Schweizer Bahnlandschaft: mit diesem Projekt wird die Barriere zwischen Meter- und Normalspur überwunden. So als ob die Grenze zwischen dem Land der Bergbahnen und dem der Schnellzüge passiert würde. Hierdurch eröffnen sich vielversprechende Perspektiven.

Verbesserungen ab 13. Dezember

Unabhängig vom Goldenpass Express schlägt die MOB einen Ausbau des Angebots für die Bewohner der Region Zweisimmen ab 13. Dezember 2020 vor.

Folgende Neuigkeiten sind in der aktuellen Fahrplankonsultation vorgesehen.

Zwei Züge pro Stunde zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Zweisimmen und Gstaad.

- Systematischer Stundentakt zwischen Zweisimmen und Montreux.
- Zusätzliche stündliche Pendelzüge zwischen Zweisimmen und Gstaad zu den Hauptverkehrszeiten (mit Halt in Schönried und Saanenmöser).

Einen Abendzug ab Zweisimmen um 23.02 Uhr von Zweisimmen nach Château-d'Oex.

