

# Golden Pass: Ist Andermatt näher als Luzern?

**Interlaken:** Geht der Plan der IG Golden Pass auf, verkehren Ende 2020 die ersten durchgehenden Züge Montreux–Interlaken Ost, ohne Umsteigen in Zweisimmen.

Es war die 29. Generalversammlung der Interessengemeinschaft IG Golden Pass – diesmal im Depot der Ballenberg-Dampfbahn in Interlaken –, die über eine umsteigefreie Bahnverbindung vom Genfer- an den Thunersee befand. Die ursprüngliche Absicht, per Zahnrad über den Brünig bis nach Luzern zu fahren, stand auch weiterhin nur als Vision im Raum. IG-Präsident Karl Vogler verströmte Zuversicht, dass Umsteigen in Zweisimmen zum Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2020 hinfällig werde.

## **Strenger Winter als Test**

Die jüngsten Pläne bis dahin stellte der Projektleiter BLS/MOB Robertus Laan vor. Wohl würden die ersten bei Stadler gebauten Wagen Ende 2019, Anfang 2020 ausgeliefert. «Bei den von Alstom gefertigten Umspurdrehgestellen mussten noch einige Verbesserungen ausgeführt werden», sagte Laan. «Das grösste Problem dabei ist der Schnee, der sich darin in Montreux und Zweisimmen ansammelt, deshalb hoffen wir nach der Auslieferung des überarbeiteten Prototyps im Oktober während der vorgesehenen Testphase auf einen strengen Winter.» Wegen der neuen Crashnormen würden die laufend weiterentwickelten Kompositionen keine Aussichtskanzel für Passagiere mehr aufweisen, kündete der Projektleiter an.

## **Ein Heer von Mitarbeitenden**

Mit dem Einsatz der neuen Züge ersetzen heutige klimatisierte «Golden Pass»-Kompositionen die älteren Regionalzüge und schaffen auch dort mehr Komfort. Bis es so weit ist, arbeiten laut Robertus Laan am Projekt über 50 Leute in neun Teilbereichen von BLS und MOB. Schmunzelnd ergänzte er: «Dazu kommen die unterschiedlichen Kulturen der welschen und der deutschsprachigen Schweiz...»

In Zweisimmen ist die Modernisierung des Bahnhofs weitgehend abgeschlossen. Vierschienengleis und Weichen sind montiert, das Fundament der Umspuranlage ist fertig, die technische Einrichtung ist eingelagert.

Die Weiterführung der durchgehenden Züge über den Brünig sei in weite Ferne gerückt, waren sich die IG-Vertreter einig. Doch Laan schaute in Richtung Grimsel und sagte: «Vielleicht fahren wir eines Tages nach Andermatt.»

### **Grimsel statt Brünig?**

Die Vision einer Grimselbahn erläuterte Dres von Weissenfluh, nachdem ihn die Versammlung als Ersatz von Roland Künzler in den IG-Vorstand gewählt hatte. Damit soll auch die Zusammenarbeit von Golden Pass und Grimselbahn gefördert werden. Jürg Wittwer als Vertreter des Kantons Nidwalden wurde nicht ersetzt.

Die Streckenführung von insgesamt 21,72 Kilometern Länge von Innertkirchen mit drei Tunnelabschnitten bis nach Oberwald steht laut von Weissenfluh fest. Zwischen Meiringen und Innertkirchen soll das Gleis der MIB genutzt werden. Vorgesehen sind neue Haltestellen Guttannen und Handegg und ein Stundentakt zwischen Meiringen und Oberwald.

### **Finanzen als Problem**

Das einspurige Tunnelprojekt mit einer Kreuzungsstelle macht laut den Planern Sinn. Weil damit gleichzeitig die von der nationalen Netzbetreiber-gesellschaft Swissgrid zu erneuernde Höchstspannungsleitung im Boden verschwindet. Trotz über vierzig positiven Stellungnahmen vonseiten Kantonen, Bahnunternehmen und anderen sei die Finanzierung des Projektes das grösste Problem, so Dres von Weissenfluh. Dazu habe die IG Grimselbahn bei Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) 249 Millionen Franken im Ausbauschrift 2030/2035 beantragt. Als möglichen Baubeginn nannte der Präsident der IG-Grimselbahn die Jahre 2027 bis 2035. (Berner Oberländer)

Erstellt: 17.06.2018, 14:25 Uhr