





GOLDENPASS
EXPRESS

MONTREUX - GSTAAD - INTERLAKEN

Fakten und Daten zum GoldenPass Express

MOB  bbs

gpx.swiss 
PREMIUM SWISS TRAVEL EXPERIENCE

Inhaltsverzeichnis

Fakten	7
Bezeichnung	7
Inbetriebnahme.....	7
Fahrziel	7
Entfernung/Spurweiten.....	7
Haltestellen	7
Anzahl der Züge und Wagen.....	8
Technische Daten	8
Ausstattung	9
Zusammensetzung der Züge.....	9
Kapazität des Zuges	10
Fahrplan	11
Leitung des Projekt	11
Bau des Zuges.....	12
Geschichte des GoldenPass Express.....	12
Wichtige Projektdaten.....	13
Projektkosten	14
Finanzierung	14
Gastronomisches Angebot	14
Tests und Zulassungen	14
Vorteile	15
Technologie	15
Tourismus.....	15
Reisekomfort.....	15
Pendler	15
Bahnlandschaft.....	16
Schweizer Wirtschaft	16
Funktionsweise	17
Prinzip des Umspurens.....	17
Phasen.....	17

Häufigste Fragen	19
Warum der GoldenPass Express?	19
Welche Fahrgastzahlen werden Angestrebt?	19
Preise	19
Betriebsweise.....	20
Warum gibt es innerhalb des BLS-Netzes einen Wagen mehr als im MOB-Netz?	20
Ab wann wird der Goldenpass Express bis nach Luzern fahren?	20
Warum sprechen wir hier von einer weltpremiere?	20
Inwiefern wird der GoldenPass Express die GoldenPass Line wiederbeleben?	21
In welcher Liga wird der GoldenPass Express spielen?	21
Wird es nach der inbetriebnahme des GoldenPass Express immer noch möglich sein, die «Belle Epoque»- und «Panoramic»-züge der mob zu nutzen?	21
Werden Medien oder Partner vor dem starttermin am 11. Dezember 2022 die möglichkeit zu einer vorpremierenfahrt mit dem GoldenPass Express haben?	21
 Kontakt	 23

Änderungen von Preisen, Fahrplänen und Zugskompositionen sind vorbehalten.
 © Copyright MOB. Version Juli 2022

Fakten

BEZEICHNUNG

GoldenPass Express (GPX)

INBETRIEBNAHME

11. Dezember 2022

FAHRZIEL

Der GoldenPass Express wird ab dem 11. Dezember 2022 Montreux und Interlaken ohne Umsteigen mit einer einfachen Fahrt in jede Richtung verbinden. Er wird ab dem 11. Juni 2023 auf vier Hin- und Rückfahrten pro Tag erhöht.

ENTFERNUNG/SPURWEITEN

Die Entfernung zwischen Montreux und Interlaken beträgt 115,34 km.

62,43 km auf der Meterspur (Montreux – Zweisimmen) und 52,91 km auf der Normalspur (Zweisimmen – Interlaken).

HALTESTELLEN

Haltestellen des GoldenPass Express:

- Montreux
- Montbovon
- Château-d'Oex
- Gstaad
- Schönried
- Saanenmöser
- Zweisimmen
- Boltigen
- Erlenbach i.S.
- Oey-Diemtigen
- Wimmis
- Spiez
- Interlaken West
- Interlaken Ost



Der GoldenPass Express durchquert drei Kantone: Waadt, Freiburg und Bern.

ANZAHL DER ZÜGE UND WAGEN

Drei Zugkompositionen stellen den täglichen Fahrbetrieb sicher, eine Komposition ist in auf Reserve oder in Wartung.

Die Flotte des GoldenPass Express umfasst 23 Wagen, die alle über Panoramafenster verfügen und zwischen 18,75 und 19 m lang sind.

- 4 x Ast (Prestige/1. Klasse).
- 4 x ABst (Prestige/2. Klasse).
- 4 x As (1. Klasse).
- 4 x Bs (2. Klasse).
- 4 x Bs (2. Klasse, Niederflur).
- 3 x Bsi (2. Klasse, interface).

19 der 23 Wagen wurden zwischen September 2020 und Ende 2021 von Stadler Rail an die MOB geliefert. Die Niederflurwagen folgen im Laufe des Jahres 2023.

Die MOB hat bei Alstom 58 Drehgestelle mit variabler Spurweite bestellt (d. h. zwei Drehgestelle pro Wagen und Reserve). Diese werden ab Frühling 2022 schrittweise geliefert.



TECHNISCHE DATEN

Lokomotiven (alle ohne variables Drehgestell):

- Ge 4/4 III Serie 8000 (MOB). Seit Ge 4/4 III 8001, 8002, 8004.
 - Länge: 16,69 m. Gewicht: 62 t.
- Re 465 (BLS).
 - Länge: 18,50 m. Gewicht: 84 t.

Wagen (alle mit variablem Drehgestell):

- As (191, 192, 193, 194). Länge: 18,75 m. Gewicht: 26,51 t.
- ABst (381, 382, 383, 384). Länge: 19,32 m. Gewicht: 27,01 t.
- Ast (181, 182, 183, 184). Länge: 19,32 m. Gewicht: 27 t.
- Bs (281, 282, 283, 284). Länge: 19,32 m. Gewicht: 25,8 t.
- Bs Niederflur (271, 272, 273, 274). Länge: 18,75 m. Gewicht: 25,3 t.
- Bsi (291, 292, 293). Länge: 18,9 m. Gewicht: 25,11 t.

AUSSTATTUNG

Die Wagen verfügen über Gepäckablagen und Skihalterungen. Die Niederflurwagen bieten Personen mit eingeschränkter Mobilität. Niederflurwagen sind mit BehiG-konformen WCs und Wickeltisch ausgestattet.

ZUSAMMENSETZUNG DER ZÜGE

Montreux – Interlaken:

Zwischen Montreux und Zweisimmen (von vorne nach hinten):

- Lok 8000
- ABst (Prestige/2. Klasse)
- Bs (2. Klasse)
- Bs (2. Klasse, Niederflur) *
- As (1. Klasse)
- Ast (Prestige/1. Klasse).

Also fünf Wagen, gezogen von der Lok 8000 (MOB). Zuglänge: 120 m.

Zwischen Zweisimmen und Interlaken (von vorn nach hinten):

- ABst (Prestige/2. Klasse)
- Bs (2. Klasse)
- Bs (2. Klasse, Niederflur) *
- As (1. Klasse)
- Ast (Prestige/1. Klasse)
- Bsi (2. Klasse, interface)
- BLS-Lok Re 465.

Also sechs Wagen, geschoben von der BLS-Lok. Zuglänge: 140 m.

Interlaken – Montreux:

Zwischen Interlaken und Zweisimmen (von vorn nach hinten):

- BLS-Lok Re 465
- Bsi (2. Klasse, interface)
- Ast (Prestige/1. Klasse)
- As (1. Klasse)
- Bs (2. Klasse, Niederflur) *
- Bs (2. Klasse)
- ABst (Prestige/2. Klasse).

Also sechs Wagen, gezogen von der BLS-Lok. Zuglänge: 140 m.

Zwischen Zweisimmen und Montreux (von vorn nach hinten):

- Ast (Prestige/1. Klasse)
- As (1. Klasse)
- Bs (2. Klasse, Niederflur) *
- Bs (2. Klasse)
- ABst (Prestige/2. Klasse)
- Lok 8000.

Also fünf Wagen, geschoben von der Lok 8000 (MOB). Zuglänge: 120 m.

* Die Lieferung der Niederflurwagen erfolgt 2023.

Einfach ausgedrückt: Die Lokomotive befindet sich immer auf der Seite von Zweisimmen, egal ob man sich zwischen Montreux und Zweisimmen oder zwischen Zweisimmen und Interlaken befindet.

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). Bis zur Lieferung der Niederflurwagen Ende 2023/Anfang 2024 beträgt die Kapazität des GoldenPass Express **145 Plätze** (18 in der Prestige-Klasse, 48 in der 1. Klasse und 79 in der 2. Klasse).

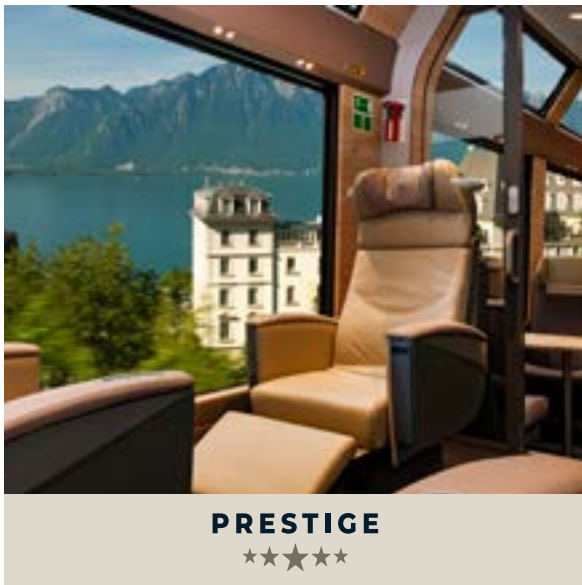
Innerhalb des Normalspurnetzes (**Zweisimmen – Interlaken**) beträgt die maximale Kapazität des Zuges **238 Plätze** (18 in der Prestige-Klasse, 48 in der 1. Klasse und 172 in der 2. Klasse). Bis zur Lieferung der Niederflurwagen Ende 2023/Anfang 2024 beträgt die Kapazität des GoldenPass Express **199 Plätze** (18 in der Prestige-Klasse, 48 in der 1. Klasse und 133 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 Kommunikation zwischen der Stammkomposition GPX und der BLS Lok Re 465 sicher.



KLASSEN

Jeder Zug des GoldenPass Express bietet eine 2. Klasse, eine 1. Klasse und eine Prestige-Klasse. Die Prestige-Klasse zeichnet sich durch höchst bequeme Sitze aus, die beheizt sind und dank denen man immer in Fahrtrichtung reist. Zudem ist das Prestige-Abteil um 40 Zentimeter erhöht, sodass die Reisenden noch mehr in die Umgebung eintauchen können. So bekommen sie das Gefühl, als sässen sie mitten in der Landschaft. Alle Plätze bieten einen Panoramablick.



FAHRPLAN

Die Fahrt (Montreux – Interlaken) dauert rund 3 Stunden und 15 Minuten. Wichtigste Haltestellen:

11. Dezember 2022 - 10. Juni 2023

Montreux	09:35	Interlaken Ost	09:08
Montbovon	10:23	Spiez	09:38
Château-d'OEx	10:41	Zweisimmen	10:30
Gstaad	11:02	Gstaad	11:00
Zweisimmen	11:39	Château-d'OEx	11:18
Spiez	12:23	Montbovon	11:36
Interlaken Ost	12:50	Montreux	12:20

10. Juni 2023 - 9. Dezember 2023

Montreux	07:35	09:35	12:35	14:35	Interlaken Ost	09:08	11:08	14:08	16:08
Montbovon	08:23	10:23	13:23	15:23	Spiez	09:38	11:38	14:38	16:38
Château-d'OEx	08:41	10:41	13:41	15:41	Zweisimmen	10:30	12:30	15:30	17:30
Gstaad	09:02	11:02	14:02	16:02	Gstaad	11:00	13:00	16:00	18:00
Zweisimmen	09:39	11:39	14:39	16:39	Château-d'OEx	11:18	13:18	16:18	18:18
Spiez	10:23	12:23	15:23	17:23	Montbovon	11:36	13:36	16:36	18:36
Interlaken Ost	10:50	12:50	15:50	17:50	Montreux	12:20	14:20	17:20	19:20

BAU DES ZUGES

Alle Wagen des GoldenPass Express wurden von Stadler Rail in Bussnang (Thurgau) hergestellt. Die charakteristische Zugnase wurde vom italienischen Designstudio Pininfarina entworfen. Die Innenausstattung und einige Aussenelemente stammen von Innova Design.

Das Konzept des variablen Drehgestells wurde von der MOB ab 2007 realisiert und die Funktionsprinzipien wurden anhand erster Prototypen (EV09) überprüft. Anschliessend beauftragte die MOB Alstom mit der Entwicklung des Serierendrehgestells. Dies führte zum EV18. Die Montage des Drehgestells erfolgt im Alstom/Bombardier-Werk in Villeneuve. Die periodische Inspektion wird ebenfalls in Villeneuve bei der Firma RailTech durchgeführt.



GESCHICHTE DES GOLDENPASS EXPRESS

Die Idee, den Genfersee, Gstaad sowie den Thuner- und den Brienersee miteinander zu verbinden, reicht bis ins Jahr 1873 zurück. Das Ziel lautet bereits damals, drei Wirtschaftszentren des Landes zu vereinen und diese Bergregionen besser anzubinden. Die Gleise werden schliesslich mit unterschiedlichen Spurweiten gebaut: Meterspur (1 m) zwischen Montreux und Zweisimmen und Normalspur (1,435 m) zwischen Zweisimmen und Interlaken. Das Projekt wird mehrmals wieder aufgegriffen. 1924 entsteht die Interessengemeinschaft GoldenPass. In den 1930er-Jahren erwägt man den Bau einer dritten Schiene. Aufgrund zahlreicher technischer und finanzieller Hindernisse wird dieses Projekt jedoch nie verwirklicht. Den Todesstoss erhält es 2006. Aufgrund der spezifischen Anforderungen von Meter- und Normalspur ist die Durchquerung des Bahnhofs Spiez ohne ein unterirdisches Gleis nicht möglich. Die Kosten explodieren, das Projekt wird abgebrochen. 2008 startet die MOB einen neuen Versuch. Wenn sich die Gleise nicht verändern lassen, muss sich eben das Rollmaterial anpassen. Dank des Drehgestells mit variabler Spurweite und einer Umspuranlage wechselt der Zug ohne weiteres von einer Spur zur anderen. Der Traum kann endlich wahr werden.

LEITUNG DES PROJEKT

Die MOB und die BLS sind gemeinsam für die ordnungsgemässe Planung des GPX auf ihrem jeweiligen Streckenabschnitt verantwortlich. Die MOB ist als Eigentümer des Rollmaterials auch Projektträger. Die Rollen der MOB und der BLS sind vertraglich festgelegt. Das Rollmaterial wird auf der Strecke Zweisimmen – Interlaken an die BLS vermietet. Aus historischer Sicht hat die MOB dieses Projekt vorangetrieben (siehe den Abschnitt zur Geschichte).

WICHTIGE PROJEKTDATEN

Ende des XIX. Jahrhunderts. Damals spriessen überall Eisenbahnprojekte. Die Idee einer Verbindung zwischen der Riviera und der Region des Thuner- und des Brienzesees existiert bereits vor der Gründung der MOB. Es gibt hiervon einen schriftlichen Nachweis aus dem Jahr 1873.

1901. Einweihung des ersten Streckenabschnitts der MOB zwischen Montreux und Les Avants als Meterspur, angepasst an das abschüssige Gelände. Zur gleichen Zeit nimmt die Strecke Interlaken – Zweisimmen allmählich Gestalt an, aber als Normalspur.

1916. Zwischen Montreux und Luzern entsteht eine Zugverbindung mit zwei Umsteigevorgängen (in Zweisimmen und Interlaken). Dies ist die GoldenPass Line.

1928. In der Nachkriegszeit erlebt der Tourismus einen Aufschwung. Die Idee einer dritten Schiene wird wieder aktuell. Das Projekt geht allerdings nie über die Vorstudie hinaus.

1986. Edgar Styger, Direktor der MOB, greift einmal mehr den Gedanken einer dritten Schiene auf.

2006. Die Koexistenz der Normal- und der Meterspur am Bahnhof Spiez ist ohne die Schaffung eines unterirdischen Gleises nicht möglich. Die Kosten explodieren, was die dritte Schiene endgültig scheitern lässt.

2008. Angesichts der Schwierigkeit einer Anpassung der Gleise kündigt die MOB an, die Barriere zwischen Normal- und Meterspur dank eines revolutionären Drehgestells mit variabler Spurweite überwinden zu wollen. Diese Nachricht versetzt die Eisenbahnwelt in sprachloses Erstaunen.

2010. Die MOB präsentiert der Presse das von ihr konstruierte und entwickelte neue Drehgestell mit variabler Spurweite unter dem Namen «EV09» am Bahnhof Montreux. Das Konzept ist zwar gut, aber das Drehgestell muss noch weiterentwickelt werden.

2018. Auf Anregung von Georges Oberson, Direktor der MOB, wird Alstom mit der Weiterentwicklung und dem Bau des variablen Drehgestells beauftragt. Das neue, weitaus komplexere und schwerere Drehgestell heisst EV18.

2019. Die ersten Tests mit der Umspuranlage Zweisimmen sind erfolgreich. Das neue Drehgestell wird der Presse im Mai vorgestellt.

2021. Die MOB beginnt mit dem langwierigen Zulassungsverfahren für die Meterspur, die Normalspur und die Umspuranlage. Der für Juni geplante Start des GoldenPass Express wird aufgrund der Folgen der Pandemie verschoben.

2022. Erste kommerzielle Fahrt des GoldenPass Express am 11. Dezember.

PROJEKTKOSTEN

Das Investitionsbudget des GoldenPass Express beträgt 89 Millionen Franken. Darin enthalten sind die 23 Wagen des Zuges und die 58 Drehgestelle mit variabler Spurweite. Das Projekt umfasst auch Infrastrukturkosten, die jedoch über die Leistungsvereinbarung aus dem FABI-Fonds¹ finanziert werden (BehiG-Konformität², Erneuerung von Anlagen usw.).

FINANZIERUNG

Die MOB hat die 89 Millionen Franken (siehe oben) über ein Darlehen an den Finanzmärkten finanziert. Da der GPX ausdrücklich ein 100%iges RPV-Produkt³ ist, werden diese Kosten nach den geltenden ARPV-Bestimmungen auf die Transportangebote umgelegt, die von den durchquerten Kantonen (Bern, Waadt und Freiburg) und vom Bund beschlossen und finanziert werden. Die Infrastrukturinvestitionen (Gleise, Tunnel, Perrons usw.) werden über die Leistungsvereinbarung und die FABI-Finanzierungsregeln (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) vollständig vom Bund finanziert.

GASTRONOMISCHES ANGEBOT

Ein Cateringangebot ist ein immenser Pluspunkt für einen touristischen Zug wie den GoldenPass Express. Die Marktkonsultation hat bestätigt, dass sich die Kunden eine Bordgastronomie wünschen.

Es ist Folgendes geplant:

- Prestige-Klasse: Bedienung am Platz.
- 1. Klasse: Bedienung am Platz.
- 2. Klasse: Getränke und Snacks.

Die Speisen werden vorab zubereitet und dann im Zug in einem Bereich regeneriert. Der Schwerpunkt liegt auf regionalen Erzeugnissen. Für das Gastronomieangebot in der 1. Klasse und der Prestige-Klasse, ist eine Reservierung obligatorisch.

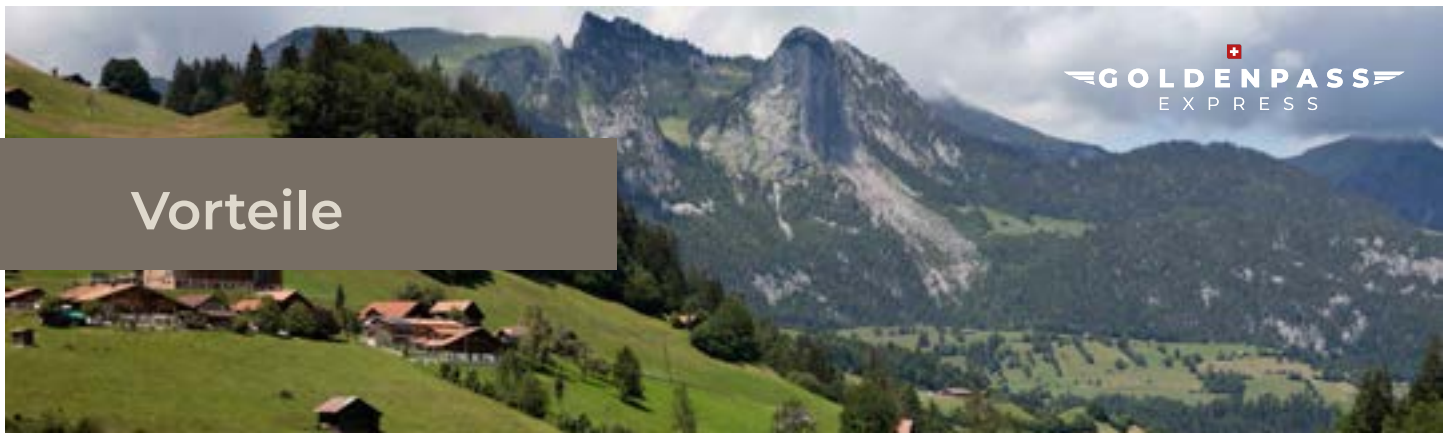
TESTS UND ZULASSUNGEN

Wie alle anderen Züge auch muss der GoldenPass Express für seine Zulassung zahlreiche Tests durchlaufen. Das Besondere an diesem Zug ist allerdings, dass er mit dem variablen Drehgestell eine neue Technologie aufweist. Das entsprechende Zulassungsverfahren muss 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, welches die Zulassung erteilt oder nicht. Diese Testphase dauert von Sommer 2020 bis Herbst 2022. Für die Tests wurde vom BAV eine vorläufige Verkehrsberechtigung erteilt. Nach Abschluss des Zulassungsverfahrens, das zu einer Betriebsbewilligung für den Personenverkehr führen soll, werden die GPX-Wagen unter Beachtung der Netzzugangsstandards des Eisenbahngesetzes und mit der Möglichkeit zur Nutzung des gesamten Schweizer Eisenbahnnetzes fahren. Die Geschwindigkeit ist auf 100 km/h begrenzt.

¹ Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur

² Behindertengleichstellungsgesetz

³ Raumplanungsverordnung



Vorteile

Der GoldenPass Express ist in mehrfacher hinsicht ein aussergewöhnlicher Zug.

TECHNOLOGIE

Der Wechsel der Spurweite (+43 %) und der Perronhöhe (von 35 cm auf 55 cm) ist eine absolute Neuheit. Beim Umspuren erfolgt ebenfalls eine Spannungsänderung von 900 V Gleichstrom auf 15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom. Eine Weltpremiere!

TOURISMUS

Durch einen Direktzug steigt die Attraktivität von Montreux, Gstaad und Interlaken erheblich. Montreux rückt so näher an die Jungfrau und Luzern heran. Von den Palmen zu den Gletschern: Der Slogan wird Realität. Der GoldenPass Express ist ein Bindeglied zwischen den Sprachen, zwischen Westschweiz und Deutschschweiz, zwischen den Kulturen, zwischen Stadt und Gebirge, zwischen Seen und Bergen.

Entlang der Strecke verbindet der GoldenPass Express zahlreiche Attraktionen. Hier nur eine kleine Auswahl: Rochers-de-Naye (Zugang zum MVR-Netz in Montreux, mit der MOB), CGN (MOB, Montreux), Schloss Chillon (MOB, Montreux), Maison Cailler (MOB, Montbovon), Glacier 3000 (MOB, Gstaad), Stockhorn (BLS, Erlenbach i. S.), BLS Schifffahrt (BLS, Thunersee), Jungfrau (Interlaken, BLS).

REISEKOMFORT

Die dreistündige Fahrt von Montreux nach Interlaken bietet höchsten Komfort. Die Reisenden können in allen Wagen das Panorama geniessen und zudem das gastronomische Angebot nutzen. Die Sitze in der Prestige-Klasse sind beheizt und ermöglichen es, immer in Fahrtrichtung zu reisen.

PENDLER

Durch die Inbetriebnahme des GoldenPass Express kann das Transportangebot für Pendler um rund 15 Prozent erhöht werden. Auch die Freizeitmöglichkeiten nehmen zu.

BAHNLANDSCHAFT

Dieses Projekt überwindet die Barriere zwischen Meterspur und Normalspur. So, als würde man die Grenze zwischen dem Land der Bergbahnen (Meterspur) und dem Land der Schnellzüge (Normalspur) überschreiten. Dies eröffnet vielversprechende Aussichten.

SCHWEIZER WIRTSCHAFT

Beim GoldenPass Express ist fast alles aus der Schweiz. Der Eckpfeiler des Systems, das Drehgestell mit variabler Spurweite, wurde in den MOB-Werkstätten in Chermex entworfen. Anschliessend wurde es von Alstom Schweiz weiterentwickelt, wird im Alstom/Bombardier-Werk in Villeneuve hergestellt und soll bei RailTech, ebenfalls in Villeneuve, gewartet werden. Die Wagen stammen aus den Stadler-Werkstätten in Bussnang (Thurgau). Die 89 Millionen Franken wurden bzw. werden also weitgehend in die Schweizer Wirtschaft investiert. Die Instandhaltung des Zuges erfolgt durch die Abteilung Rollmaterial in den MOB-Zentren Montreux, Chermex und Zweisimmen.

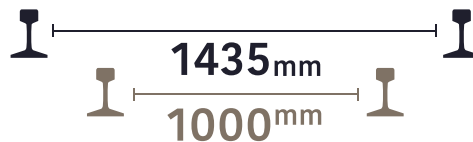




Funktionsweise

PRINZIP DES UMSPURENS

Der Wechsel von der Meterspur zur Normalspur erfolgt dank der Kombination aus variablem Drehgestell und Umspuranlage. Die grösste Herausforderung besteht darin, sowohl die Spurweite als auch die Höhe zu ändern. Die elektrische Spannungsdifferenz bedingt einen Wechsel der Lokomotiven.



PHASEN

1. Von Montreux aus kommt der Zug am Bahnhof Zweisimmen auf der Meterspur an. 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, verbreitert sich das Drehgestell von 1'000 mm auf 1'435 mm. Gleichzeitig hebt sich der Kasten von den 350 mm eines Meterspurrerrons auf die 550 mm eines Normalspurrerrons.
2. Die Änderung von Spurweite und Höhe ist jedoch nicht die einzige Hürde. Zwischen dem MOB- und dem BLS-Netz besteht nämlich eine elektrische Spannungsdifferenz: 900 Volt (Gleichstrom) auf dem Meterspurnetz und 15 kV / 16,7 Hz (Wechselstrom) auf dem Normalspurnetz. Dies erfordert einen Wechsel der Lokomotiven. Sie besitzen keine variablen Drehgestelle. So übergibt in Zweisimmen die MOB-Lok die Wagenkolonne an die BLS-Lok.
3. Die Wagenkolonne kann dann auf der Normalspur nach Interlaken Ost weiterfahren. Das Umspuren dauert acht Minuten: einige Sekunden für das Befahren der Umspuranlage, die Restzeit für den Lokomotivwechsel und die notwendigen Kontrollen. In Zweisimmen befinden sich die Umspuranlagen an den Gleisen 6 (Fertigstellung im Herbst 2022) und 7 (bereits gebaut).

Häufigste Fragen

WARUM DER GOLDENPASS EXPRESS?

Mit dem GoldenPass Express geht ein lang gehegter Traum in Erfüllung: eine umsteigefreie Verbindung zwischen drei wichtigen touristischen Anziehungspunkten: Montreux, Gstaad und Interlaken. Die Palmen von Montreux rücken dadurch näher an die Gletscher des Jungfraujochs heran. Dank seiner variablen Spurbreite belebt dieser Zug die berühmte GoldenPass Line (Montreux – Interlaken – Luzern) wieder. Der Wegfall des Umsteigens ist eine unabdingbare Voraussetzung für Reisegruppen und erhöht den allgemeinen Reisekomfort. Darüber hinaus ist der Zug bereits selbst eine Attraktion. Innert drei Stunden kann der Reisende nämlich in aller Bequemlichkeit einige der schönsten Landschaften der Schweiz entdecken und gleichzeitig das gastronomische Angebot nutzen.

Der GoldenPass Express soll zu einem der legendären Züge der Schweiz werden, wie es der Glacier Express oder der Bernina Express schon sind. Er wird die Position der MOB und der BLS innerhalb der Kategorie der Premium-Panoramazüge stärken.

WELCHE FAHRGASTZAHLEN WERDEN ANGESTREBT?

Der seit über 100 Jahren sehnlichst erwartete GoldenPass Express wird die Attraktivität der Strecke Montreux – Interlaken und der durchquerten Regionen deutlich erhöhen. Das angestrebte Fahrgastaufkommen lässt sich jedoch nicht beziffern. Dies wäre angesichts der aktuellen Instabilität der Tourismuskmärkte aufgrund der Pandemie und der geopolitischen Lage zu gewagt.

PREISE

2023 beträgt der Preis (Erwachsenen-Volltarif, Einzelfahrt) für die Strecke Montreux – Interlaken 73 Franken (53 Franken Fahrtkosten und 20 Franken Reservierungsgebühr) in der 2. Klasse und 113 Franken (93 Franken / 20 Franken) in der 1. Klasse.

Eine Reservierung wird für die 1. und 2. Klasse dringend empfohlen und ist bei der Prestige-Klasse (35 Franken) obligatorisch.

Da der GoldenPass Express auch den regionalen Personenverkehr (RPV) sicherstellt, werden die Fahrausweise des Schweizer Sortiments wie Generalabonnements, Halbtax und Tageskarten anerkannt und akzeptiert.

Die Preisgestaltung des gastronomischen Angebots wird noch festgelegt.

BETRIEBSWEISE

Der GPX wird nach dem Grundsatz des Linienmanagements betrieben. Das heisst, die MOB betreibt den Zug innerhalb ihres Netzes und die BLS tut dasselbe zwischen Zweisimmen und Interlaken. Konkret erfolgen der Empfang, die Reinigung, das Führen und die Begleitung des Zuges zwischen Montreux und Zweisimmen durch die MOB und zwischen Zweisimmen und Interlaken durch die BLS. Die Gastronomie wird unter der Verantwortung der MOB an einen Branchenspezialisten untervergeben.

WARUM GIBT ES INNERHALB DES BLS-NETZES EINEN WAGEN MEHR ALS IM MOB-NETZ?

Dies ist dem Lokomotivwechsel in Zweisimmen geschuldet. Hierfür gibt es zwei Gründe:

1. Die elektrische Spannung des MOB-Netzes entspricht nicht der Spannung des BLS-Netzes.
2. Die Loks besitzen kein Drehgestell mit variabler Spurweite.

Die Kupplungen und Puffer des Rollmaterials des GoldenPass Express sind jedoch mit denen der BLS-Lok nicht identisch. Um die beiden Fahrzeuge miteinander zu verbinden, braucht man daher einen zusätzlichen Wagen, den Interfacewagen (Bsi). Aus diesem Grund gibt es auf der Strecke Zweisimmen – Interlaken – Zweisimmen einen Wagen mehr.

AB WANN WIRD DER GOLDENPASS EXPRESS BIS NACH LUZERN FAHREN?

Die GoldenPass Line soll Montreux mit Luzern verbinden. Ab dem 11. Dezember 2022 muss man dabei nur noch einmal (in Interlaken) statt wie bisher zweimal (in Zweisimmen und Interlaken) umsteigen. Es wäre sogar möglich, auf das Umsteigen in Interlaken zu verzichten, indem unter dem GoldenPass Express zusätzlich zum variablen Drehgestell noch Zahnräder montiert werden. Der gleiche Zug könnte so auf drei verschiedenen Gleisarten verkehren: Meterspur (Montreux – Zweisimmen), Normalspur (Zweisimmen – Interlaken) und Meterspur mit Zahnrad (Interlaken – Luzern). Hierfür müsste neben der BLS (Interlaken – Zweisimmen) und der MOB (Zweisimmen – Montreux) gegebenenfalls noch die Zentralbahn (Luzern – Interlaken) einbezogen werden. Im Moment ist dies allerdings noch Zukunftsmusik. Auch sollten die Anstrengungen auf das laufende Projekt, nämlich den GoldenPass Express, konzentriert werden. Nicht zu vergessen ist die hohe Attraktivität von Interlaken (und des Jungfrauochs).

WARUM SPRECHEN WIR HIER VON EINER WELTPREMIERE?

Auch andere Unternehmen haben ihre Züge mit variablen Drehgestellen ausgerüstet, etwa der spanische Talgo. Das von der MOB konzipierte und von Alstom weiterentwickelte Drehgestell ist jedoch das einzige mit einer so starken Verbreiterung (von 1 m auf 1,435 m, also um +43,5 %) und einer gleichzeitigen Anhebung des Wagenkastens von 350 mm auf 550 mm. Kein anderes Drehgestell mit variabler Spurweite ist dazu in der Lage. Der Wechsel von der Meterspur zur Normalspur ist daher eine echte Weltpremiere. Das Drehgestell des GoldenPass Express ändert die Spurweite innert weniger Sekunden und mit den Fahrgästen an Bord. Insgesamt werden einschliesslich des Lokomotivwechsels und der entsprechenden Kontrollen acht Minuten benötigt.

INWIEFERN WIRD DER GOLDENPASS EXPRESS DIE GOLDENPASS LINE WIEDERBELEBEN?

Die GoldenPass Line stellt eine Zugverbindung zwischen Montreux und Luzern her. Dies ist seit 1916 mit zwei Umsteigevorgängen (in Zweisimmen und Interlaken) und unter Einbeziehung von drei Unternehmen möglich: die MOB zwischen Montreux und Zweisimmen, die BLS zwischen Zweisimmen und Interlaken und die ZB zwischen Interlaken und Luzern. Mit dem GoldenPass Express muss man nur noch einmal umsteigen, nämlich in Interlaken. Dies ist ein grosser Vorteil für die GoldenPass Line. Die Attraktivität des Zuges im Vergleich zu anderen Transportarten wird noch weiter zunehmen.

IN WELCHER LIGA WIRD DER GOLDENPASS EXPRESS SPIELEN?

Der GoldenPass Express wird zu den Swiss Premium Trains of Switzerland gehören. Er wird sich zu den legendären Zügen der Schweiz – wie dem Glacier Express oder dem Bernina Express – gesellen.

WIRD ES NACH DER INBETRIEBNAHME DES GOLDENPASS EXPRESS IMMER NOCH MÖGLICH SEIN, DIE «BELLE EPOQUE»- UND «PANORAMIC»-ZÜGE DER MOB ZU NUTZEN?

Ja, daran wird sich nichts ändern. Der GoldenPass Belle Epoque und der GoldenPass Panoramic werden weiterhin als Linienzug (und ohne Aufpreis) zwischen Montreux und Zweisimmen verkehren.

WERDEN MEDIEN ODER PARTNER VOR DEM STARTTERMIN AM 11. DEZEMBER 2022 DIE MÖGLICHKEIT ZU EINER VORPREMIERENFAHRT MIT DEM GOLDENPASS EXPRESS HABEN?

Adresse für Medienanfragen zum GoldenPass Express : media@mob.ch. Die Möglichkeiten sind begrenzt.



Kontakt

Anfragen zum Thema GoldenPass Express sind zu richten an unsere Presseabteilung gerichtet werden.



MOB-Presseabteilung

media@mob.ch


GOLDENPASS
EXPRESS

MONTREUX - GSTAAD - INTERLAKEN

