

Neuer Geschäftsführer und neue Rechtsform für den TNW

Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) hat ab 1. März 2015 einen neuen Geschäftsführer: Der 52-jährige Adrian Brodbeck, bislang in der Finanz- und Automobilbranche tätig, übernimmt die Aufgaben von Claudia Demel, die im Sommer 2014 nach nur einem halben Jahr zurückgetreten war. Seither wird die Geschäftsstelle über ein externes Mandat betreut. Eine zweite Stelle als Projektleiter und stellvertretender Geschäftsführer wird in den nächsten Monaten geschaffen.

Eine Änderung gab es auch bei der Rechtsform: Der TNW ist seit kurzem nicht mehr als einfache Gesellschaft, sondern als Verein organisiert, in dem neben den beteiligten Transportunternehmen auch die Kantone vertreten sind. Das soll allen Mitgliedern die gleichen Rechte einräumen und weiterhin schlanke Strukturen ermöglichen. Der TNW verfügt erst seit Anfang 2014 über eine Geschäftsstelle; zuvor hatte BLT-Direktor Andreas Büttiker diese Aufgaben im Nebenamt erledigt.

Kurz vor Weihnachten wurde indes bekannt, dass die Regierungen der beiden Basel für den TNW eine neuerliche Umstrukturierung prüfen wollen: Es geht um die Gründung eines Verkehrsverbunds, wie man ihn in Zürich oder Luzern kennt. Hingegen wird die in den letzten Jahren wieder kursierende Idee, eine Fusion von BLT und BVB anzustreben, nicht weiterverfolgt.

Nach Auskunft der einfachen Gesellschaft „öV-Verbände Schweiz“, in der die Verkehrs- und Tarifverbände organisiert sind, sind von den 18 Schweizer Verbänden 13 als einfache Gesellschaft organisiert, drei (Arcobaleno, Passepartout, ZVV) als öffentlich-rechtliche Körperschaft, Ostwind als Genossenschaft. Die einfachen Gesellschaften sind nicht im Handelsregister eingetragen. Welches Unternehmen die Billetteinnahmen effektiv kassiert und die Mehrwertsteuer entrichtet, ist auf jedem Billett ersichtlich. (lüt/mr)

Ae 1042 noch nicht im Einsatz

Seit mehreren Monaten liegt dem EVU Widmer Rail Services (WRS) eine Betriebsbewilligung für die ersten drei der aus Österreich importierten Lokomotiven Ae 1042 vor (siehe Heft 10/2014, S. 486). Dennoch wurden bislang keine Einsätze gesichtet. Das hat seinen Grund: Tatsächlich betriebsbereit ist bislang nur die 1042 041, die seinerzeit auch die Probe- und Zulassungsfahrten absolvierte. Kommerzielle Fahrten will WRS erst anbieten,

Ernst A. Gross verstorben

Der ehemalige Direktor der Südostbahn (SOB), Ernst A. Gross, ist am 1. Dezember 2014 – einen Tag vor seinem 87. Geburtstag – verstorben. Gross stand der „alten“ SOB von 1974 bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1992 vor, in einer Zeit, in der Innovationsgeist und Improvisationsvermögen die ständig zu knappen finanziellen Mittel kompensieren mussten, denn der Kanton Schwyz hielt „seine“ Bahn stets knapp bei Kasse. Geradezu legendär war die Anmietung von elektrischen Reichsbahn-Lokomotiven für den Güterverkehr zu Beginn der 1990er Jahre, die über ein Zeitungsinserat aufgegleist worden war [1]. Ernst A. Gross hinterlässt seine Ehefrau sowie mehrere Kinder, Enkelkinder und Geschwister. (mr)

[1] Ausländische Lokomotiven auf der Südostbahn. Schweizer Eisenbahn-Revue 10/1990, S. 306 – 311.

wenn die 1042 007 als zweite Lokomotive einsatzfähig ist. Dies dürfte im März der Fall sein. Die Aufarbeitung der dritten Maschine 1042 032 dürfte sich bis in den Herbst hinziehen.

Im Gang ist auch die Abarbeitung der derzeit noch bestehenden BAV-Auflagen: So werden die Bremswiderstände nachgebaut, um die elektrische Bremse wieder in Betrieb zu nehmen. Weiter erhalten die Ae 1042 breitere Pufferteller, wie sie bei den Re 420 LION der SBB montiert werden, die auch für den Schiebetrieb taugen. Mittelfristig möchte WRS weitere zwei bis drei 1042 aufarbeiten und in Betrieb nehmen. (mr)

Bundesrätlicher Bericht zu Innovationen im Güterverkehr

Im Auftrag des Parlaments hat der Bundesrat untersucht, welche Innovationen im Schienengüterverkehr die Verkehrsverlagerung durch die Alpen fördern könnten. In seinem Bericht kommt er zum wenig überraschenden Schluss, dass die untersuchten Neuerungen nicht spezifisch dem alpenquerenden Verkehr dienen, sondern dem Schienengüterverkehr generell zugute kommen würden. Mit der geplanten Totalrevision des Gütertransportgesetzes seien Fördermöglichkeiten für technische Neuerungen in Zukunft vorgesehen.

Bemerkenswert ist die Aussage, dass das Potential für zusätzliche Transporte durch

die Erweiterung des UKV auf nicht kranbare Sattelaufleger als „gering“ eingeschätzt wird. Für die Unternehmen Lohr und Cargo-Beamer, die seit Jahren auf die Einführung entsprechender Angebote im Verkehr durch die Schweiz hinarbeiten und auf Bundessubventionen hoffen, ist das ein Rückschlag.

Der Bericht des Bundesrats wie auch die ihm zugrundeliegende, vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich erstellte Analyse sind auf www.minirex.ch, Rubrik „Aktuelles“, abrufbar. (mr)

Doppelspurabschnitt bei der BAM

Auf der Meterspurstrecke Bière – Apples – Morges der MBC/BAM soll ab Dezember 2015 der Halbstundentakt gelten. Bereits im Mai 2015 sollen zudem die Kiestransporte von Apples nach Gland (siehe SER 4/2013, S. 167) aufgenommen werden; die für den Normalspurabschnitt vorgesehene Re 420 506 ist allerdings seit November defekt und stand Anfang Januar in Bellinzona.

Im Hinblick auf die absehbare Verkehrszunahme entsteht in Chigny, 2,5 Kilometer von Morges entfernt, eine neue Kreuzungsstelle. Im Lauf des Jahres 2014 wurde ein 600 Meter langer Doppelspurabschnitt gebaut; überdies gibt es am südlichen Ende ein Abstellgleis, das für Bauzüge oder den Zuckerrübenverlad verwendet werden kann.

Während die Gleis- und Fahrleitungsanlagen fertiggestellt sind, folgt der Einbau der Sicherungsanlagen im Lauf des Jahres 2015. Signaltechnisch wird die Kreuzungsstelle in der Mitte unterteilt, wo sich auch ein einfacher Spurwechsel befindet. Somit können zwei Regionalzüge kreuzen, während ein Güterzug auf die Weiterfahrt wartet. Für den Fahrgastwechsel stehen zwei 60 Meter lange, 35 Zentimeter hohe Aussenperrons zur Verfügung. (tst/mr)

RBS: Alle Bahnübergänge saniert

Neben der Zentralbahn (siehe separate Meldung) hat auch der Regionalverkehr Bern – Solothurn (RBS) die Sanierung der Bahnübergänge auf seinem Netz abgeschlossen. Die letzten drei ungesicherten Übergänge wurden auf Ende 2014 aufgehoben. (rbs)

Industriegleis Bubikon – Wolfhausen bleibt betriebsfähig

Auch nach der Entfernung der Anschlussweiche beim Bahnhof Bubikon soll das ehemalige Industriegleis zwischen Bubikon und Wolfhausen isoliert für Nostalgiefahrten zur Verfügung stehen. Hierzu wird das Gleis im Lauf des Jahres instandgesetzt und in den kommenden Jahren regelmässig unterhalten. Der Gemeinderat von Bubikon rechnet mit einmaligen Kosten von 21 000 Franken und mit jährlich wiederkehrenden Kosten von 11 000 Franken. Für die Nostalgiefahrten wird mit dem Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF) eine Vereinbarung abgeschlossen. Im Jahr 2018 will der Gemeinderat die Situation neu beurteilen. (mr)

Rekord auf dem Jungfrauoch

866 000 Personen besuchten im vergangenen Jahr das Jungfrauoch, 5,2 Prozent mehr als 2013 und mehr als je zuvor. Die intensive Bearbeitung der asiatischen Märkte hat sich damit einmal mehr ausgezahlt. (pd)



Die 1042 032, eine der noch nicht aufgearbeiteten ehemaligen ÖBB-Lokomotiven im Bestand von WRS, wurde im November 2014 in Triengen-Winikon gesichtet, wo dieses Bild entstand. Inzwischen befindet sie sich in Rothenburg, wo WRS Standplätze in einer Halle gemietet hat (Foto: 5688).