

abgesagt. Zuvor hatte sich ein Ausschuss der SBB-Konzernleitung mit verschiedenen Cargo-Themen befasst – und offenbar erkannt, dass das geplante Vorgehen in Goldau den Abgang weiterer Lokomotivführer provozieren würde. Dem Vernehmen nach haben sich tatsächlich bereits Mitarbeiter für den Wechsel zu einer anderen Bahn oder für den vorzeitigen Ruhestand entschieden – in einer Zeit, da im Personenverkehr zahlreiche Züge mangels Lokomotivführer ausfallen müssen.

CEO Vincent Ducrot will nun „das Thema Lokführermangel aus einer integralen Sicht

über die gesamte SBB hinweg angehen“, wie es in einem Schreiben an das Personal heisst. Die dazu in Auftrag gegebene Gesamtsicht, mit der frühestens Ende Oktober 2020 zu rechnen sei, werde auch Auswirkungen auf den Standort Goldau haben.

Eine Auflösung des Cargo-Depots Goldau wäre für das betroffene Personal, aber auch für die Zentralschweiz als Ganzes bitter. Vor allem der Kanton Uri hat in den letzten Jahren eine grosse Zahl an SBB-Arbeitsplätzen verloren. In Erstfeld steht mit dem Wegfall des Zugbegleiter-Depots zum Jahresende

ein weiterer Aderlass an. Für die betroffenen 15 Mitarbeiter, die teils wenige Jahre vor der Pensionierung stehen, ist das keine einfache Situation. Aus Luzern wiederum hat SBB Infrastruktur in erheblichem Umfang Büropersonal nach Olten und an andere Standorte abgezogen.

SBB Cargo unterhält in der Zentralschweiz ausser in Arth-Goldau nur noch in Rotkreuz und Luzern Personalstandorte. Von dort aus bedienen Nahzustellungs-Teams jene Bahnhöfe und Anschlussgleise, die nach den zahllosen Restrukturierungen des WLV noch verblieben sind, mit Güterwagen. (mr)

WRS will Hunsrückquerbahn betreiben

Die deutsche Tochterfirma der Schweizer Widmer Rail Service (WRS) unternimmt einen neuen Anlauf, um ab Ende 2020 auf dem gut 60 km langen Streckenabschnitt Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren der Hunsrückquerbahn den Schienengüterverkehr zu reaktivieren. Für 2021 sind zu diesem Streckenabschnitt bei DB Netz bereits Trassen bestellt, und es fanden über den Monatswechsel Juli/August 2020 erfolgreiche Testfahrten mit der Lokomotive 225 004 statt.

Vorerst wird täglich ein Güterzugpaar angestrebt. Bereits zu Beginn ist eine jährliche Transportmenge von 150 000 t denkbar. Mehrere potentielle Kunden mit beachtlichen Tonnagen, vorwiegend aus der Holzindustrie, sind am Bahntransport interessiert. Einige Werke verfügen noch über Anschlussgleise. Für weitere Werke sind Neuanschlüsse vorgesehen. Dabei wäre vorübergehend in der Nähe auch ein Umlad auf Lastwagen möglich. Ein zusätzliches Potential besteht für den Transport von Containern und nach der Reaktivierung des fast 4 km langen Anschlusses zum Flughafen Frankfurt-Hahn auch für

Kerosin. Für die Transporte hat WRS per 30. Juli 2020 bereits die Lokomotive 225 004 übernommen. Geplant sind weitere Zukäufe.

Die Strecke ist für das Begrenzungsprofil G2 geeignet, weist Neigungen von bis zu 24 % auf und soll mit lediglich 50 km/h befahren werden. Bemerkenswert ist, dass die Strecke ab Langenlonsheim bis Simmern für die Streckenklasse D4 (22,5 t, 8,0 t/m) zugelassen war und weiter über Büchenbeuren bis Morbach für CE (20,0 t, 8,0 t/m). Aber gegenwärtig ist von DB Netz nur noch die Strecke von Langenlonsheim bis Stromberg für D4 zugelassen. Auf dem Abschnitt Stromberg – Simmern – Büchenbeuren ist nur noch B2 (18,0 t, 6,4 t/m) gestattet. WRS will sowohl Einzelwagen, als auch ganze Wagengruppen in ihr bestehendes eigenes Netzwerk in Deutschland, den Niederlanden und Italien einspeisen.

Mit der Reaktivierung der DB Netz gehörenden Strecke bis Büchenbeuren ist jedoch nur der erste Schritt vollzogen; in einem zweiten will WRS den 19 km langen, anschliessenden Abschnitt bis Morbach pachten und instand-

setzen, wobei die ersten 8 km bis Hochscheid innert Jahresfrist hergerichtet werden sollen. Auch der Wiederaufbau der restlichen 31 km von Morbach bis Hermeskeil wird angestrebt. Für die Strecke ist die Gründung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) angedacht.

Erst 2020 hatte DB Netz den anschliessenden, 22 km langen und noch befahrbaren Abschnitt Hermeskeil – Türkismühle abrechnen lassen, womit in Türkismühle der Anschluss an die zweigleisige DB Strecke Neunkirchen – Bad Kreuznach entfällt. Für den Erhalt der Bahnstrecken und besonders den SPNV im Hunsrück und Hochwald setzt sich die IG Nationalparkbahn ein. Die durch WRS angestrebte Wiederaufnahme des Güterverkehrs käme deren Zielen stark entgegen. (lüt)

Widmer Rail Service (WRS) hat für den Betrieb der Hunsrückquerbahn Ende Juli 2020 die 225 004 übernommen. Auf dem Bild im Bahnhof Büchenbeuren trägt die Maschine noch die alte Nummer und das DB-Logo (Foto: pd).

Im Oktober erscheint:

Minirex-Kalender 2021



Die 46. Ausgabe unseres beliebten Wandkalenders im praktischen Format 33 x 32 cm ist erschienen – sichern Sie sich jetzt Ihr Exemplar!

13 Farbbilder in bester Qualität zeigen die Schweizer Bahnlanschaft von ihrer schönsten Seite – Normal- und Meterspurzüge, SBB und Privatbahnen, Personen- und Güterzüge.

Preis: Fr. 29,80, EUR 25,80

Bestellcode: MINIKA21

Auf Wunsch senden wir Ihnen den Kalender auch gerne im Abonnement jährlich zu – bitte bei der Bestellung vermerken.

Minirex AG
Verlag und Versandbuchhandlung
Maihofstrasse 63, CH-6002 Luzern
Telefon +41 / (0)41 / 429 70 70
Telefax +41 / (0)41 / 429 70 77
E-Mail: verkauf@minirex.ch
Internet: www.minirex.ch

