

Internet-Publikation mit Genehmigung des Verlags Minirex AG

Tunnel Rosshäusern viel später und viel teurer

Der Bau des Tunnels Rosshäusern auf der Strecke Bern – Kerzers wird voraussichtlich 265 statt der veranschlagten 200 Millionen Franken kosten. Die Bauzeit dürfte sich wegen geologischer Probleme um 18 Monate verlängern, obwohl der Vortrieb nun auch von der Westseite her aufgenommen wird. Bislang ging man von einer Eröffnung im Dezember 2016 aus. Die Mehrkosten übernimmt der Bund, der das Projekt über das HGV-Anschluss-Programm finanziert. (sda/mr)

Weniger Rangierbahnhöfe und teilweiser Wechsel zu SBB Cargo

Sieben Rangierbahnhöfe betreibt die Division Infrastruktur der SBB derzeit noch: Basel SBB RB (Muttentz), Buchs SG, Chiasso, Däniken, Lausanne, Limmattal (RBL) und, als Filiale des RBL, Zürich Mülligen. Nun hat die SBB-Führung entschieden, in Däniken und Zürich Mülligen in absehbarer Zeit – der genaue Termin ist noch nicht definiert – auf den Rangierbetrieb zu verzichten. Den 35 betroffenen Personen werden die SBB ein Angebot zur Weiterbeschäftigung unterbreiten.

Die Wagen des Cargo-Domizil-Stückgutnetzes, die bisher aus der ganzen Schweiz in Däniken gesammelt, rangiert und wieder verteilt werden, werden in Zukunft im RBL rangiert, der nicht ausgelastet ist. Die freierwerdenden Gleise in Däniken und Mülligen dienen bis auf weiteres vorwiegend dem Abstellen von Fahrzeugen; ob längerfristig auf diese Infrastruktur verzichtet werden kann, steht noch nicht fest.

In den Rangierbahnhöfen Lausanne und Limmattal, die beide ausschliesslich von SBB Cargo genutzt werden, wird der Rangierbetrieb an SBB Cargo übergeben. Etwa 170 der rund 220 Mitarbeiter an den beiden Standorten werden auf den 1. Januar 2015 zu SBB Cargo wechseln. Betroffen ist das

gesamte Rangierpersonal. Der Bereich „Verkehrssteuerung“, zu dem die Bedienung der Stellwerke gehört, bleibt hingegen bei der Infrastruktur. Ebenso sollen die in den Rangierbahnhöfen eingesetzten Lokomotiven nach Auskunft der SBB nicht an SBB Cargo übergehen.

Für die grenznahen RB Muttentz, Buchs SG und Chiasso, die stark auf den Transitverkehr ausgerichtet sind und auch von anderen EVU genutzt werden, sind keine Änderungen vorgesehen. (sbb/mr)

SOB-Ringzug klarer beschriftet – zusätzliche Halte ab 2015?

Dreieinhalb Monate nach dem Fahrplanwechsel konnte die SOB die verwirrenden Zielschriften beim Ringzug S4 in Uznach (siehe SER 2/2014, S. 100) beseitigen: Sie werden nun so dargestellt, dass für die Fahrgäste frühzeitig ersichtlich ist, dass der Zug ab Uznach Richtung St. Gallen beziehungsweise Sargans weiterfährt und nicht in Uznach endet. Auch die Abfahrtsplakate in den Bahnhöfen wurden angepasst. Laut SOB hatten sich die SBB lange Zeit gegen diese Lösung gewehrt, da sie für ihre IT-Systeme schwierig zu beherrschen sei.

Im Hinblick auf den Fahrplan 2015 wird derzeit geprüft, ob die S4 zwischen Uznach und Ziegelbrücke nicht auch Schänis und Benken bedienen könnte. Die SBB lehnen diese Halte bislang mit Verweis auf die Betriebsstabilität ab. Der Fahrplan weist indes recht grosszügige Reserven auf. Allerdings würde eine Konzeptänderung wohl die knappen Drei-Minuten-Anschlüsse in Uznach zum VAE von/nach Rapperswil gefährden.

Als attraktiv haben sich im vergangenen Winter die neuen Direktverbindungen ab Orten wie Altstätten, Buchs oder Uznach nach Unterterzen erwiesen, wo direkt beim Bahnhof die Seilbahn ins Skigebiet Flumserberge beginnt. Laut SOB-Verkaufschef

Heinrich Güttinger nutzen mehr Wintersportler als erwartet die S4. (mr)

VAE: Einschränkungen für Gruppen

Seit dem Fahrplanwechsel besteht der Vor-alpen-Express (VAE) aus sieben- statt fünfteiligen Kompositionen; dafür werden die Züge generell nicht mehr verstärkt. Somit steht für Gruppen weniger Kapazität zur Verfügung, da mit dem alten Konzept bei Bedarf bis zu fünf zusätzliche Wagen beigelegt wurden. Die SOB hat deshalb eine Kontingentierung eingeführt: Basierend auf der durchschnittlichen Auslastung der Züge steht eine beschränkte Anzahl Plätze für Gruppen zur Verfügung. Ist das Kontingent erschöpft, müssen Gruppen auf andere Verbindungen ausweichen. Nur an absoluten Spitzentagen, wenn sich der Andrang nicht anders bewältigen lässt, will die SOB situativ Verstärkungen anordnen. (mr)

Botschaft zum Güterverkehr

Ein Jahr nach Beginn der Vernehmlassung hat der Bundesrat die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes ans Parlament überwiesen. Gegenüber dem Entwurf (siehe SER 6/2013, S. 309) gibt es kaum Änderungen: Für den Binnengüterverkehr wird kein Verlagerungsziel festgelegt, die Angebote müssen grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein, und die SBB werden nicht mehr gesetzlich verpflichtet, Gütertransporte anzubieten. Allerdings wäre für eine „wesentliche Reduktion“ des Einzelwagenladungsverkehrs die Zustimmung des Bundesrats erforderlich. Netznutzungspläne sollen sicherstellen, dass auch in Zukunft genügend Trassen für Güterzüge zur Verfügung stehen. (bav/mr)

Cobra-Tram mit drittem Spitzenlicht

Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) testen bei einem Cobra-Tram ein drittes Spitzenlicht. Am unteren Rand der Frontscheibe ange-

Das beim Cobra-Tram Be 5/6 3027 versuchshalber angebrachte dritte Spitzenlicht ist im Regelbetrieb noch nicht eingeschaltet (Foto: P. Specker).



Die Allmacht der Mediensprecher – und ein Korrigendum

Der Journalist, der heutzutage von einem Unternehmen oder einer Organisation eine Auskunft wünscht, soll nicht direkt den zuständigen Abteilungsleiter anrufen, sondern die Medienstelle. Viele Unternehmen verbieten ihren Mitarbeitern, direkt mit Journalisten zu sprechen. Sie möchten unter Kontrolle haben, welche Informationen nach aussen fließen und welche nicht. Für die Journalisten ist der Gang über die Medienstelle in manchen Fällen ganz praktisch, oft aber eher umständlich. Richtig mühsam wird es dann, wenn sture Regeln mehr gelten als der gesunde Menschenverstand.

Für die Meldung „125 Jahre VöV“ im letzten Heft wünschte der Schreibende vom VöV eine Auskunft, die in den abgegebenen Unterlagen nicht zu finden war, nämlich seit wann die Schifffahrtsunternehmen über ihren Dachverband VSSU dem VöV angeschlossen sind. Der Anruf am Vormittag ergibt: VöV-Mediensprecher Roger Baumann ist abwesend, sein Stellvertreter Andreas Keller in Sitzungen belegt. Man möge das Anliegen per Mail übermitteln, dann könne man sich im Lauf des Tages darum kümmern. Da aber der Redaktionschluss bevorsteht, muss die Auskunft bis

zum Mittag vorliegen. Vorschlag des Journalisten: Es möge jemand von der Administration rasch die gewünschte Jahreszahl nachschlagen. Antwort: Das könnte man, dürfe man aber nicht. Kurz darauf „erwischt“ die freundliche Mitarbeiterin offenbar den stellvertretenden Mediensprecher Keller zwischen zwei Sitzungen. Ihr Versuch, die unbürokratische Erledigung der einfachen Anfrage absegnen zu lassen, scheitert: Der Journalist hat sein Anliegen gefälligst auf dem Mailweg vorzubringen.

Fazit nach zwei längeren Telefongesprächen: viel Aufwand, null Ertrag. VöV-Direktor Ueli Stückelberger stellt sich später hinter seine bürokratischen Mediensprecher: „Auch zum Schutz der Mitarbeitenden“ müssten Anfragen immer über die Medienstelle laufen.

Die wenigsten Leser dürften die fragliche Jahreszahl im Bericht vermisst haben. Dafür fiel dem einen oder anderen auf, dass die Rorschach – Heiden-Bergbahn und die Uetlibergbahn als Schmalspurbahnen bezeichnet wurden. Beides sind jedoch Normalspurbahnen. Diese Falschinformation wurde aus der vom VöV publizierten Verbandschronik übernommen. (mr)