



LGV – Auf 1.435 mm nach Spanien

Einer der 52 zwischen 2007 und 2010 ausgelieferten TGV DASYE-Triebzüge fährt in das aufwendigste Bauwerk der neuen LGV-Verbindung (Montpellier –) Perpignan – Barcelona ein: Der Tunnel Pertús unterquert die Pyrenäen.

Aufnahme: Jürg D. Lüthardt

Unten: Strecken mit 1.668-mm-Spurweite sind in Punktform, mit 1.435-mm-Spurweite als durchgezogene Linie dargestellt. Westlich verläuft die LGV-Verbindung Perpignan – Barcelona, die zwischen Girona und Figueres sowie nördlich von Perpignan (Ri. Montpellier) noch nicht in Betrieb ist (helle Hervorhebung).

Karte: Sabine Ressel

Spanien

Im deutschsprachigen Raum kaum bemerkt, existiert seit 2009 zwischen Frankreich und Spanien eine normalspurige ligne à grande vitesse (LGV). Der Zugverkehr kommt jedoch nur zögerlich ins Rollen, so verkehren aktuell zwei TGV-Zugpaare Paris – Figueres und wöchentlich etwa zwanzig Güterzüge. Erst 2015 soll der Verkehr den vorgesehenen Umfang erreichen.



Hafen Barcelona

Die Gesellschaft Terminal de Contenidors de Barcelona betreibt den Containerhafen, der 2011 einen Umschlag von 2,2 Mio. TEU aufweisen konnte. Landseitig ist das Terminal mit sechs 500 m langen Breitspurgleisen versehen, davon ist eines als Mehrschienengleis in Normal- und Breitspur (1.435 mm/1.668 mm) ausgeführt. Der Umschlag auf die Schiene erfolgt mit Hilfe eines Containerkrans, zwei Reach-Stackern und bis zu neun Empty Container Forklifts (Stapler für Leercontainer). Wurden 2006 nur 2,5 Prozent des Umschlages per Bahn abgefertigt, sind es heute bis zu 12 Prozent. Seit Anfang 2011 verkehren wöchentlich drei Normalspur-Zugpaare nach Lyon, die in Kürze um Züge nach Toulouse ergänzt werden sollen. Um den Bahnanteil zu erhöhen, werden mit dem laufenden Ausbau des Hafens die Gleise auf 750 m Nutzlänge erweitert und ein zweites Gleis mit beiden Spurweiten versehen. In Spanien werden dies die ersten 750 m langen Züge sein, denn auf dem Breitspurnetz sind derzeit Maximallängen von 500 m üblich.

Katalonien

Die bestehende zweigleisige, mit 3 kV elektrifizierte Bahnstrecke zwischen Barcelona und Frankreich wurde und wird im Abschnitt Barcelona – Figueras massiv erneuert und ausgebaut, Teilabschnitte sind bereits fertig. Zwischen Barcelona und Figueras ist das östliche Gleis als Dreischienengleis in Breit- und Normalspur ausgeführt. Auf dem Normalspurgleis verkehren ausschließlich Güterzüge.

Oft nur in geringem Abstand zur Bestandsstrecke verlaufend, befindet sich die neue normalspurige LGV von Barcelona bis Figueras in der Fertigstellung. Der Abschnitt Barcelona – Girona ist bereits betriebsbereit. Im Bau selbst ist nur noch der Abschnitt Girona – Figueras. Die Strecke wird für 350 km/h ausgelegt und mit 25 kV elektrifiziert. Sie schließt in Figueras an die bereits bestehende LGV nach Frankreich an. Ab Ende 2012, mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke, wird das Dreischienengleis an der Bestandsstrecke zwischen Barcelona und Figueras an Bedeutung verlieren.

Mit der 1970 erfolgten Eröffnung des Bahnhofs Barcelona Sants wurde der 1929 fertiggestellte Bahnhof Barcelona Estació de França als Hauptbahnhof abgelöst. Sants ist in Richtung Madrid seit 2008 an das sich im Aufbau befindende spanische Normalspur-Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen.

Der Bahnhof der Provinzhauptstadt Girona verfügt über vier Durchgangsgleise: Zwei Breitspurgleise, ein Dreischienen- sowie ein Normalspurgleis. Nordwestlich der Stadt Figueras wurde der Bahnhof Figueras-Vilafant eröffnet, mit beiden Spurweiten versehen dient er zurzeit als Umsteigebahnhof von den französischen TGV auf die spanischen Breitspurzüge.

Portbou

Der spanische Grenzort Portbou ist – bedingt durch den Spurwechsel von Breit- auf Normalspur – seit der Streckeneröffnung 1878 ein bekannter Ort. Umgeschlagen werden hier hauptsächlich Container, in zwei Gleisgruppen zu je fünf Gleisen mit 300/350 m Nutzlänge stehen je zwei Krananlagen zur Verfügung. In einer weiteren Gleisgruppe für Autotransporte wechseln Neuwagen selbständig die Waggons. Diese Autotransporte werden vorwiegend von Spanien aus in Richtung Osteuropa durchgeführt. In einer 200 m langen Halle erfolgen der Umschlag und die Zwischenlagerung von Coils (Blechrollen), je eines der drei Gleise ist in Normal-, in Breitspur und in beiden Spurweiten ausgeführt. Güterwagen werden in Portbou nicht umgespurt, dies geschieht ausschließlich im französischen Grenzbahnhof Cerbère.

Die Gleisanlagen für den Personenverkehr sind einfach gehalten. Die beiden Normalspurgleise außerhalb der Halle erlauben Zuglängen bis zu 400 m. In der Halle selbst liegen fünf Breitspurgleise. Für die Talgo-Züge befindet sich in einem kleinen Gebäude am nordöstlichen Rand des Bahnhofsgeländes die Umspuranlage. Für den Güterverkehr wird der Bahnhof jedoch noch bedeutend bleiben, der Personenverkehr hat, bedingt durch die LGV, bereits abgenommen. Zwei 1.064 m lange Tunnel führen über die Grenze nach Cerbère, ein westlicher Tunnel mit einem Breitspurgleis und östlich davon ein Tunnel mit je einem Breit- und Normalspurgleis.

Cerbère

Auch der französische Grenzort Cerbère liegt inmitten einer gebirgigen Landschaft. Trotzdem ist auch hier eine weitläufige, aber beengte Bahnhofsanlage auf 30 ha vorhanden. Der Güterumschlag erfolgt in einer Halle mittels Achsaustausch. Die meisten Gütergleise dienen lediglich als Abstellgruppe.

Im Personenbahnhof stehen vier Perronkanten mit Normalspurgleisen und westlich davon eine Perronkante mit einem Breitspurgleis zur Verfügung. Das Breitspurgleis endet ohne eine einzige Weiche, so dass zum Umsetzen der Lok der Zug rückwärts nach Portbou geschoben werden muss.

TP Ferro

Die in Girona ansässige TP Ferro Concesionaria S.A. (Gesellschafter ACS/Eiffage) ist Eigentümerin und Betreiberin der gesamten Bahninfrastruktur der LGV zwischen Figueras und Perpignan. Die Strecke ist Bestandteil des europäischen Personenverkehrskorridors D (Valencia – Budapest) und des Güterverkehrskorridors 6 (Valencia – Metz). Im sich zur Zeit in Überarbeitung befindenden Netz wird sie als Korridor 3 geführt.

Seit 1993, mit der Festlegung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) durch die EU, ist die Strecke Figueras – Perpignan Bestandteil eines übergeordneten Bahnnetzes. 1995 erfolgte die Unterzeichnung des bilateralen Madrider Abkommens, das eine freihändige Vergabe des Betriebs der neuen LGV vorsah. Im Juli 2001 folgte eine Ausschreibung, aus der sechs Konsortien hervorgingen. Am 17. Februar 2004 wurde die Auftragsvergabe mit einer Laufzeit über 53 Jahre (fünf Jahre Bauzeit, 48 Jahre Betriebsdurchführung) unterzeichnet.

Die ganze Strecke sollte innerhalb von 60 Monaten betriebsbereit zur Verfügung stehen und sechs Monate im Testeinsatz intensiv erprobt werden. Folglich hätte das Gesamtprojekt im Februar 2009 betriebsbereit sein müssen. Die Inbetriebnahme der Strecke erfolgte jedoch erst im Dezember 2010, da der Anschluss zur spa-

nischen Bestandsstrecke in Figueras-Vilafant noch nicht fertiggestellt war.

Von der 44,4 km langen LGV verlaufen 19,8 km auf spanischem und 24,6 km auf französischem Gebiet. Dazu kommen zwei eingleisige Verbindungskurven zur französischen Bestandsstrecke nach Perpignan mit 2,9 km und 4,6 km Länge.

Die Gesamtstrecke ist mit 25 kV elektrifiziert und für maximal 350 km/h ausgelegt, wobei der Pertús-Tunnel zurzeit nur mit 200 km/h befahren werden darf. Die Strecke ist mit ERTMS Level 1 und 2 ausgerüstet (Level 1 erlaubt einen Mindestzugsabstand von 6 Minuten).

Der Pertús-Tunnel unterquert die Pyrenäen mit zwei je 8,2 km langen eingleisigen Tunnelröhren. Die sechs Viadukte in Spanien weisen eine Gesamtlänge von 2.143 m auf, die vier Viadukte in Frankreich zusammen 983 m. Für den Wechsel vom spanischen Rechts- auf den französischen Linksbetrieb wurde im französischen Abschnitt ein Überwerfungsbauwerk angelegt.

Ab Ende 2012 werden täglich bis zu sechs Güter- und bis zu 20 Personenzüge auf der LGV erwartet.

Wenn ab 2020 die französische Verlängerung über Perpignan nach Montpellier fertiggestellt ist, wird somit eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke von London bis Malaga existieren.

Perpignan, La Boulou

Das Umschlag-Terminal La Boulou ist heute der Endpunkt einer 15 km langen, mit 25 kV elektrifizierten Stichstrecke aus Elne (Strecke Cerbère – Perpignan). Die Strecke wird nur noch im Güterverkehr bedient, nachdem der Reisezugverkehr bereits 1940 eingestellt worden war. Ursprünglich führte die insgesamt 35 km lange Stichstrecke bis nach Arles-sur-Tech.

Heute ist die Firma Lorry-Rail eine der Hauptnutzerinnen des Terminals La Boulou. Sie betreibt ab hier wöchentlich vier RoLa-Zugpaare nach Bettemburg (Luxemburg). Das dabei zum Zuge kommende System



Die beiden Nordportale des 8,2 Kilometer langen Pertús-Tunnels bei La Boulou. Aufn.: F. Hédelin, TP Ferro

Modalohr ermöglicht den Bahntransport von nicht kranbaren Sattelaufliegern.

Ende Dezember 2011 fanden erste Versuche mit einem sogenannten „Train long“, bestehend aus 24 Modalohr-Wagen für 48 Auflieger, statt. Seit dem 19. Januar 2012 verkehren diese Züge planmäßig mit einer Länge von 850 m und einem Gewicht von 2.400 t zwischen Le Boulou und Bettemburg. Eine Aufstockung auf 1.050 m Zuglänge und 3.000 t Gewicht ist für 2014 in Planung.

Seit Mai 2011 verkehren in Zusammenarbeit mit Green Cargo wöchentlich drei KV-Zugpaare zwischen Le Boulou und Malmö. Noch in diesem Jahr sollen auch diese Züge auf neue Modalohr-Wagen umgestellt werden.

Jürg D. Lüthardt

Belgien

SNCB – Weitere Fahrzeugabgänge

(NK) Schneller als erwartet verfügte die Belgische Eisenbahngesellschaft SNCB bereits am 4. April die weitgehende Abstellung der verbliebenen Altbau-Lokomotiven der Reihe 23. Aktuell werden noch drei Loks in Liège-Guillemins vorgehalten, um Schubleistungen von dort nach Ans zu erbringen. Darüber hinaus dienen 2320, 2373 (beide Hasselt) und 2329 (Antwerpen-Schiijpooort) zum Vorheizen von Reisezügen.

Auch die sechs Lokomotiven der erst 1986/87 gelieferten Reihe 12 sind mit der Inbetriebnahme der neuen Reihe 18 arbeitslos geworden. Die Maschinen wurden konserviert hinterstellt und sollen verkauft werden. Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben bereits Interesse an den Loks bekundet, darunter auch das tschechische EVU RegioJet.

Am 28. April führte der Verein Patrimoine Ferroviaire et Tourisme (PFT) mit der Lok 1206 eine Abschiedsfahrt durch. Am 23. Juni soll ebenfalls durch den PFT eine Abschiedsfahrt mit einer Lok der Reihe 23 ab Brüssel Nord folgen, nachdem bereits am 24. März eine solche für die Reihe 26 stattgefunden hatte.

Am 28. April veranstaltete der belgische Eisenbahnverein Patrimoine Ferroviaire et Tourisme (PFT) eine Abschiedsfahrt für die SNCB-Reihe 12. Zum Einsatz gelangte dabei Lok 1206, die auf unserer Aufnahme von der Athus-Meuse-Ligne kommend soeben den Bahnhof von Arlon erreicht hat. Aufnahme: Werner Schwan

