

Schweizer bauen in Norwegen

Ein aus der schweizerischen Marti Holding AG und der isländischen Bauunternehmung ÍAV bestehendes Konsortium hat im April eine Ausschreibung des norwegischen Infrastrukturbetreibers Jernbaneverket gewonnen. Es geht um die Neutrassierung des 14,1 km langen Abschnitts Holm – Nykirke der Vestfoldbahn Skien – Oslo. Mit dem Ziel, den Markt zu beleben, hat Jernbaneverket erstmals einen solchen Auftrag an ausländische Firmen vergeben. Die Strecke weist derzeit eine gewundene Linienführung auf, die nur geringe Geschwindigkeiten zulässt. Der nun vergebene Vertrag hat einen Wert von 414 Millionen Kronen (45 Millionen Euro). Er umfasst den Bau von insgesamt 2,7 km Tunnelstrecke inklusive eines Zwischenangriffs. Mit diesem Auftrag hat sich das Konsortium Marti-ÍAV in eine gute Ausgangsposition für weitere Aufträge in Norwegen gebracht. Das Land weist bei Streckenausbauten einen grossen Nachholbedarf auf. (jst)

Vermisst: Toiletten

Auf immer mehr Verbindungen in den Niederlanden kommen die neuen Triebzüge des Typs „Sprinter Light Train“ (SLT) zum Einsatz. Über Toiletten verfügen diese für den Nahverkehr bestimmten Fahrzeuge nicht. Fahrgastverbände erhoben die Forderung, die Züge nachträglich mit Toiletten auszurüsten. Das niederländische Parlament nahm das Begehren auf und trug es an die zuständige Ministerin Melanie Schultz van Haegen. Doch diese winkt ab – zu hoch seien die Kosten von bis zu 90 Millionen Euro für eine Nachrüstung. Dafür sollen nun auf 40 zusätzlichen Bahnhöfen öffentliche Toiletten entstehen. Weiter fordert die Ministerin, dass auf Verbindungen, bei denen mindestens ein Drittel der Fahrgäste länger als eine halbe Stunde unterwegs ist, die Züge zwingend mit Toiletten ausgerüstet sein müssen. Wie die Niederländischen Eisenbahnen (NS) dies in die Praxis umsetzen wollen, ist noch nicht bekannt. Das Hersteller-Konsortium Bombardier/Siemens hat seinerseits zugesichert, an einer günstigeren Lösung zum nachträglichen Einbau von Toiletten in die neuen Züge zu arbeiten. (vos)

Feier für Brenner-Basistunnel

Im Beisein hochrangiger politischer Prominenz, darunter EU-Verkehrsminister Siim Kallas, wurde am 18. April der offizielle „Start der Hauptbauphase des Brenner-Basistunnels“ gefeiert. Das heisst aber nicht, dass nun gleich die Tunnelbohrmaschinen auffahren und die beiden 55 Kilometer langen Röhren ausbrechen: In den nächsten Jahren werden hauptsächlich Zugangstollen gegraben. Der eigentliche Vortrieb wird erst etwa in fünf Jahren beginnen. Die Baukosten werden, unter Berücksichtigung einer Teuerung von jährlich 2,5 %, auf 9,7 Milliarden Euro geschätzt; als Termin für die Inbetriebnahme wird 2025 genannt. Kritiker bezeichnen sowohl die Kostenschätzung als auch den Terminplan als zu optimistisch. Selbst wenn die Kosten den genannten Betrag nicht übersteigen sollten, ist die Finanzierung des Grossprojektes derzeit nicht verlässlich gesichert. Das gilt auch für den Ausbau der Zulaufstrecken in Bayern. (mr)

Bahnhofsoffensive in Polen

Mit Mitteln aus dem Staatshaushalt, EU-Fördergeldern und Eigenkapital der Polnischen Eisenbahnen (PKP) werden in Polen bis zu 77 Bahnhöfe umfassend erneuert. Die Investitionssumme beträgt mehr als 1 Milliarde Złoty oder rund 250 Millionen Euro. Einige Projekte, wie die Modernisierung der Bahnhöfe von Kołobrzeg und Tarnów, sind praktisch abgeschlossen, während in anderen Städten wie Poznań oder Katowice die Arbeiten erst in der Anfangsphase stehen. Die beiden wichtigen Drehscheiben sollen gross angelegte Neubauten erhalten. In Kraków soll ein unterirdischer Bahnhofteil entstehen. In der polnischen Hauptstadt werden der bereits unterirdische Hauptbahnhof und der heruntergekommene Ostbahnhof (Warszawa Wschodnia) im Hinblick auf die Fussball-Europameisterschaft 2012 modernisiert. Mitten in einem sehr umfassenden Umbau ist seit April 2010 auch der Hauptbahnhof von Wrocław (Breslau). Das historische Empfangsgebäude von 1904 wird vollständig restauriert; die Dächer der vierschiffigen Bahnsteighalle werden erneuert und zusätzliche Gleise angelegt. (pson)

Immer mehr Tram-Trains

Nach der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie Mulhouse – Thann, die mit Siemens-Fahrzeugen des Typs Avanto befahren wird, stehen in Frankreich die nächsten Stadtbahnprojekte in den Regionen Lyon und Nantes an. In beiden Städten wird Alstom mit dem Modell Citadis Dualis zum Zug kommen. Die ersten Fahrzeuge für die Strecke Nantes – Clisson sind bereits abgeliefert; die Strecke soll Mitte Juni mit neun Monaten Verspätung auf den ursprünglichen Zeitplan in Betrieb gehen. 2012/2013 soll die wesentlich längere Strecke Nantes – Châteaubriant (64 km) folgen. Für diese wurden unlängst acht Stadtbahnzüge nachbestellt. Aus dem Rahmenvertrag über bis zu 200 Citadis Dualis, den die SNCF im Jahr 2007 mit Alstom abschloss, sind somit 47 Fahrzeuge abgerufen: 23 für Nantes und 24 für Lyon. (alst/mr)

Corail-Wagen zu verkaufen

Die Luxemburgischen Eisenbahnen (CFL) verfügen über 16 Corail-Wagen drei verschiedener Unterbauarten, die bis zur Eröffnung der LGV Est im Verkehr Luxembourg – Paris eingesetzt wurden. Danach waren sie zunächst an die SNCF vermietet und kamen dann zu Einsätzen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr. Auch in den EC-Zügen Brüssel – Zürich waren einzelne Wagen zu sehen. Bereits seit 2010 suchen die CFL nach einem Käufer. Nun soll ein Vertrag kurz vor dem Abschluss stehen; beim Interessenten handelt es sich offenbar um eine nordafrikanische Bahngesellschaft. (meil/lüt)

Korrigendum zu Heft 5/2011

Zur Meldung „Quasi-Verdieselung der Strecke Tábor – Bechyně auf Seite 241: Diese Nebenbahnstrecke ist selbstverständlich nicht 247 Kilometer lang, sondern nur 24 Kilometer. Wir bitten für diesen Tippfehler, der sich bei der redaktionellen Bearbeitung eingeschlichen hat, um Entschuldigung.“

Probleme mit Sirio-Trams

Im Jahr 2004 hatte das schwedische Verkehrsunternehmen Västtrafik bei Ansaldo-breda 40 Sirio-Strassenbahnen für Göteborg bestellt, als Ersatz für die Reihe M 28 aus den sechziger Jahren. Die Ablieferungen sollten bis 2007 stattfinden. Um den Auftrag hatten sich ursprünglich Adtranz mit dem Modell Incentro, Fiat Ferroviaria mit dem Cityway und Alstom mit dem Citadis beworben. Der Zuschlag ging an Ansaldo-breda. Der Preis für die ersten 40 Fahrzeuge beläuft sich auf 720 Millionen Kronen, wobei drei Viertel über einen Staatsbeitrag und ein Viertel von der Stadt Göteborg finanziert werden.

Ähnlich wie in Dänemark mit dem IC 4 und in Norwegen mit den Vorortstriebszügen BM 72 von Ansaldo-breda gibt es auch bei den Sirio-Trams für Göteborg zahlreiche Probleme. Statt 2007 wurde das letzte Fahrzeug im Februar 2011 abgeliefert. Gemäss Angaben von Ansaldo-breda müssten die Radreifen alle 200 000 Kilometer ausgewechselt werden. Tatsächlich ist dies bereits nach der halben Laufleistung notwendig. Die Leistung von Heizung und Klimaanlage ist ungenügend und muss verstärkt werden. Zahlreiche Rollstuhlrampen funktionierten im letzten Winter drei Monate lang nicht. Die Wartezeiten auf Ersatzteile sind inakzeptabel. So musste zum Beispiel der Wagen 440 von Dezember 2009 bis November 2010 elf Monate lang abgestellt bleiben. In den vergangenen Monaten standen jeweils acht bis 16 Sirio-Trams unbrauchbar in der Werkstatt. Dass Västtrafik bei diesen Erfahrungen die Option auf weitere 25 Fahrzeuge einlösen wird, ist eher unwahrscheinlich.

Beim Sirio-Tram für Göteborg handelt es sich um ein fünfteiliges, normalspuriges Niederflur-Fahrzeug, das sich auf drei zweiaxlige Fahrwerke abstützt. Das vordere und hintere Fahrwerk werden durch je zwei Asynchronmotoren von je 106 kW Leistung angetrieben. Die übrige elektrische Ausrüstung ist auf dem Wagendach untergebracht. Die Fahrzeuge sind 29,55 m lang und 2,54 m breit; sie bieten 82 Sitz- und 104 Stehplätze. Das Strassenbahnnetz in Göteborg weist Steigungen bis 77 % auf. (jst)

Neue Lokomotiven und Doppelstockwagen für Finnland

Die Finnische Staatsbahn (VR) unternimmt grosse Anstrengungen zur Erneuerung des Rollmaterials. Seit 2006 verkehren 20 Doppelstock-Schlafwagen des Typs Edm. Die vom finnischen Hersteller Transtech gefertigten klimatisierten Wagen bieten viel Komfort, wie Abteile mit Dusche/WC und heizbarem Boden. Anfang 2011 wurden die letzten von 20 nachbestellten Schlafwagen dieser Bauart abgeliefert. Ebenfalls von Transtech hergestellt wurden 15 geschlossene Autotransportwagen mit zwei übereinanderliegenden Ebenen, die in den Nachtzügen zwischen Helsinki und Rovaniemi laufen. Jeweils zwei kurzgekuppelte und durchgehend befahrbare Wagen bilden eine Einheit.

Im März unterzeichneten die VR und Transtech einen Vertrag über die Lieferung von zwölf doppelstöckigen Steuerwagen und 15 Bistrowagen für den IC-Verkehr. Die Ablieferungen sollen 2013 und 2014 stattfinden. Der Vertrag im Wert von 90 Millionen Euro beinhaltet eine Option für weitere