



Verbindungsspanne Bretagne – Pays de la Loire geplant

Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Bretagne – Pays de la Loire wird, voraussichtlich ab 2017, als Fortsetzung der LGV Atlantique aus dem Raum Le Mans nach Rennes führen; nördlich von Sablé-sur-Sarthe ist für Züge nach Nantes ein Abzweig Richtung Süden vorgesehen. Die Region Pays de la Loire, die sich an den Baukosten von 3,3 Milliarden Euro mit 90 Millionen Euro beteiligt, möchte nun bei Sablé eine 3,6 km lange Verbindungskurve hinzufügen, die die beiden Äste der Neubaustrecke ver-

binden und somit direkte Züge von Laval nach Angers ermöglichen würde. Die Kosten werden auf 36,3 Millionen Euro geschätzt; davon müsste die Region voraussichtlich ein Viertel übernehmen.

Mit der Verbindungsspanne würde sich für einzelne regionale Verbindungen die Fahrzeit halbieren. Angedacht ist, hierfür neben TGV neu zu beschaffendes Regionalverkehrs-Rollmaterial mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h einzusetzen. Mit solchen Zügen wäre die Strecke Angers – Laval in 40 Minuten statt anderthalb Stunden zurückzulegen; eine Fahrt von Angers

Die geplante LGV Bretagne – Pays de la Loire führt von Le Mans nach Rennes, mit einem Abzweig Richtung Nantes. Der Bau einer Verbindungsspanne nördlich von Sablé-sur-Sarthe (in der Karte nicht eingezeichnet) würde direkte Züge von Angers nach Laval und Rennes ermöglichen (Zeichnung: RFF).

nach Rennes würde gut eine Stunde (derzeit mehr als zwei Stunden) dauern. Ein positiver Nebeneffekt wäre, dass die mit dem reinen TGV-Verkehr bei weitem nicht ausgelasteten peripheren LGV-Abschnitte stärker genutzt würden. (lüt)

ECR mit eigenem Rangierbahnhof

Euro Cargo Rail (ECR), das französische Güter-EVU von DB Schenker Rail, und der Fahrzeuglogistiker Gefco betreiben in Gevrey, südlich von Dijon, seit kurzem einen Rangierbahnhof; dies als Teil des Logistikkonzeptes für den Transport von Neuwagen der Peugeot-Citroën-Gruppe. Beim französischen Infrastrukturbetreiber RFF wurden 37 Gleise angemietet. Fret SNCF benötigt die Anlagen nicht mehr, da der Wagenladungsverkehr in den letzten Jahren auf wenige nachfragestarke Relationen beschränkt wurde. Über den neuen Eisenbahnknoten sollen jährlich mehr als 500 000 Neuwagen des Peugeot-Citroën-Konzerns zu den 15 Verteilzentren der Gefco-Gruppe in Frankreich und anderen europäischen Ländern transportiert werden. Wöchentlich sind in diesem Logistiknetz 55 Züge unterwegs, wobei ECR mit weiteren Privatbahnen zusammenarbeitet. Für den Betrieb des Rangierbahnhofs Gevrey hat ECR 30 neue Mitarbeiter eingestellt. Damit beschäftigt das Unternehmen in Frankreich 830 Mitarbeiter und verfügt über 130 Lokomotiven. (pd)



Links: Der Flirt als Designstudie in den charakteristischen Farben der GySEV (Zeichnung: Stadler).

Unten: Probeinsatz der 232 598 vor der V 43 327 mit Regionalzug 9132 von Sopron nach Szombathely am 27. April 2012 in Harka. Die drei ehemaligen ÖBB-Schlieren-Wagen wurden durch die GySEV umfassend modernisiert (Foto: P. Liebhart).

Gysev bestellt vier Flirt

Nach den Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) setzt auch die Győr – Sopron – Ebenfurther Eisenbahn (Gysev) auf Nahverkehrszüge des Typs Flirt: Vier vierteilige Züge im Wert von 20 Millionen Euro wurden bei Stadler Rail bestellt. 85 Prozent des Kaufpreises übernimmt der Kohäsionsfonds der Europäischen Union. Die Züge, die in der ersten Jahreshälfte 2014 geliefert werden, sind für die Strecke Sopron – Szombathely – Szentgotthárd bestimmt. Mit dem jüngsten Auftrag aus Ungarn hat Stadler bislang 722 Flirt verkauft. (pd)

„Ludmilla“ bei der GySEV

Die Győr – Sopron – Ebenfurther Eisenbahn (Gysev) hat Mitte April 2012 die ehemalige DB 232 598, beschriftet als 92 53 0 65 1004, aus Rumänien erhalten. Mehrere sonst von DB Schenker Rail Romania eingesetzte „Ludmillas“ sollen vor den IC-Zügen Budapest – Szombathely auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt ab Csorna die derzeit verwendeten MÁV-Lokomotiven der Reihe M 41 ablösen. (pgl)

Gravita auch in Schweden

Die als Gravita 10 BB bezeichneten dieSELhydraulischen Lokomotiven von Voith bewähren sich auch in Schweden: Seit November 2011 besorgt anstelle von Green Cargo die norwegische Baneservice AS den Rangierdienst im Hafen Göteborg mit drei bei Railpool gemieteten Gravita. Täglich werden die Wagen von etwa 25 ankommenden und 25 abgehenden Zügen behandelt. Wurden 2001 im Verkehr mit dem Hafen noch 120 000 Container auf der Schiene transportiert, waren es 2011 bereits 378 000. Dies ergibt einen Modal Split von beachtlichen 50 Prozent. (jst)

