

### Mehrkosten wegen Brenner-Sperre

Die ÖBB haben am 30. September die vier Monate dauernde Sanierung der Doppelspurstrecke Innsbruck – Brennero/Brenner abgeschlossen. Der monatelange eingleisige Betrieb und die mehrwöchige Sperrung der Brenner-Nordrampe erforderte unter anderem die Umleitung von rund 1700 Güterzügen, was zu erheblichen finanziellen Belastungen für die Bahnunternehmen geführt hat. Ein Grossteil der Züge wurde über die Tauernstrecke und Tarvisio oder durch die Schweiz umgeleitet. Zwar verzichtete die ÖBB-Infrastruktur darauf, für den Umweg über den Tauern höhere Trassengebühren einzufordern als bei der Fahrt über den Brenner. Für die höheren Energiekosten mussten jedoch die EVU geradestehen, ebenso für die zusätzlichen Trassengebühren, die ausserhalb Österreichs anfallen. Allein bei Lokomotion, die am Brenner einen erheblichen Marktanteil hat, gab dies eine halbe Million Euro Zusatzaufwand. (mr)

### MTU-Motoren für Hitachi-Züge

Die Fernverkehrszüge, die Hitachi Rail Europe in den nächsten Jahren für den Inter-city-Verkehr in Grossbritannien bauen wird, erhalten MTU-Zwölfzylinder-Dieselmotoren. Die Unterzeichnung eines Vertrags über 250 Powerpacks mit einer Leistung von je 700 kW steht bevor, wie anlässlich der Innotrans in Berlin bekannt wurde. Der Auftrag hat, inklusive Wartung ab 2017 während 27,5 Jahren, einen Wert von etwa 200 Millionen Euro.

Hitachi wird für die Great Western Main Line und für die East Coast Main Line insgesamt 92 Züge in verschiedenen Varianten liefern. Vorgesehen sind derzeit zwölf fünfteilige und 21 acht-/neunteilige elektrische Züge sowie 46 fünfteilige und 13 acht-/neunteilige Zweikraftzüge mit elektrischem und thermischem Antrieb. Letztere erhalten je nach Länge drei bis fünf Powerpacks, die rein elektrischen Züge je eines – dies um die Ausschreibungsvorgabe zu erfüllen, dass bei einem Unterbruch der Stromversorgung die Fahrt zum nächsten Bahnhof mit geringer Geschwindigkeit möglich sein muss. Gleichzeitig wird so die fahrleitungsunabhängige Versorgung des Bordnetzes sichergestellt.

Die ersten Züge werden in Japan gebaut; die Testfahrten sollen im Mai 2015 beginnen. Der Beginn des kommerziellen Einsatzes ist für den Frühling 2017 vorgesehen. (mr)

### V 250 in Belgien zugelassen

Die von AnsaldoBreda gebauten Hochgeschwindigkeitszüge V 250 sind seit Mitte September nicht nur in den Niederlanden, sondern auch in Belgien zugelassen. Somit steht der Aufnahme des „Fyra“-Verkehrs Amsterdam – Brüssel über die HSL Zuid grundsätzlich nichts mehr im Weg. Geplant ist deshalb, den Betrieb zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember aufzunehmen. Die klassischen Benelux-Züge über das konventionelle Netz könnten dann eingestellt werden. Ob es tatsächlich soweit kommt, gilt angesichts der bisherigen Erfahrungen mit dem neuen Rollmaterial als unsicher.

Bestellt sind 19 Züge, 16 davon für die mehrheitlich den NS gehörende High Speed Alliance, drei für die SNCB. Ende September waren 14 Züge fertiggestellt und deren sieben offiziell übernommen. Mit sechs Zügen

könnte auf der Strecke Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brüssel, die zusätzlich mit Thalys-Zügen bedient wird, ein Stundentakt mit 16 Zugpaaren und einer Fahrzeit von einer Stunde und 50 Minuten gewährleistet werden.

Die achttelligen V 250 sind 200 Meter lang, für den Betrieb mit 250 km/h ausgelegt und weisen 546 Plätze auf. Angesichts der relativ kurzen Reisezeiten von weniger als zwei Stunden wurde auf einen Speisewagen verzichtet; vorgesehen ist aber ein Minibar-Service. (vos/lüt)

### Hanzelijn vor der Inbetriebnahme

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Lelystad – Zwolle ergeben sich in den Niederlanden zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 umfassende Änderungen: Anstelle von Amersfoort wird Zwolle zum wichtigsten Umsteigeknoten im Verkehr zwischen Amsterdam und dem Nordosten des Landes. Zwei IC- und zwei Regionalzüge je Stunde und Richtung werden die 50 Kilometer lange, doppelspurige „Hanzelijn“, die mit Kampen Zuid und Dronten zwei Bahnhöfe aufweist, befahren. Eine Trasse pro Stunde ist für den Güterverkehr eingeplant.

Auf dem übrigen Schienennetz gehen zum Fahrplanwechsel oder im Lauf des Jahres 2013 sechs neue Haltepunkte in Betrieb: Hoevelaken, Maastricht Noord, Hengelo Gezondheidspark, Utrecht Leidsche Rijn, Almere Poort und Halfweg-Zwanenburg. Bereits in Betrieb ist die Station Groningen Europapark.

Im regionalen Personenverkehr stehen etliche Betreiberwechsel an: Die Linien Arnhem – Tiel, Arnhem – Winterswijk und Zutphen – Winterswijk gehen von Syntus an Arriva über, die Linie Apeldoorn – Zutphen von den NS an Arriva. Im elektrifizierten Netz wird Arriva anstelle der NS die Linie Zwolle – Emmen betreiben. Als neues Unternehmen wird „Brenng“, eine Tochter von Veolia und Hermes, auf der Strecke Arnhem – Doetinchem auftreten.

Im Güterverkehr ist geplant, zwecks Kapazitätssteigerung die bisher übliche Betriebsgeschwindigkeit von 85 km/h auf 95 km/h zu erhöhen. (vos)

### Temporeduktion für IC4

Trotz ungeklärter Probleme mit den Bremsystemen der IC4-Triebzüge, insbesondere der Magnetschienenbremse, hatte die dänische Aufsichtsbehörde Trafikstyrelsen den DSB die Bewilligung für kommerzielle Fahrten bis 180 km/h erteilt (siehe Bericht im letzten Heft). Weil die Mg-Bremse nicht in die Bremsrechnung einbezogen wird, liegt die betrieblich zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 170 km/h. Inzwischen ist der Aufsichtsbehörde offenbar der eigene Mut nicht ganz geheuer: Für die Monate Oktober bis Dezember – wenn Laub auf den Schienen bisweilen für glatte Schienen sorgt – wurde eine Geschwindigkeitsreduktion auf 140 km/h verfügt. Anschliessend soll die zulässige Geschwindigkeit auf 160 km/h angehoben werden. Damit ist der geplante Einsatz auf der Strecke København – Aarhus jedoch in Frage gestellt, weil dort die Fahrzeiten für 180 km/h berechnet sind.

Im November 2011 hatte bei Marslev unter herbstlichen Bedingungen ein IC4 ein Halt zeigendes Signal überfahren und sich einem vorausfahrenden Güterzug gefährlich

angenähert. Am 6. August 2012 prallte in København Kastrup ein rangierender IC4 auf eine abgestellte Komposition, weil der Lokomotivführer auf den nassen Schienen nicht rechtzeitig hatte anhalten können. Es entstand geringer Sachschaden. (jst)

### Normalspur-Güterzug von Ludwigshafen nach Barcelona

Die Frankfurter Kombiverkehr KG nimmt am 15. Oktober einen neuen Direktzug von Ludwigshafen nach Barcelona in Betrieb, der ab Perpignan den neuen Pyrenäentunnel und in der Folge die durchgehende Normalspurverbindung nach Barcelona nutzt. Somit entfällt das bisher praktizierte Umladen der Container und Wechselbehälter von Normalspur- auf Breitspurwagen in Port-Bou. Viel Geld lässt sich dadurch aber nicht sparen: Laut Kombiverkehr wird die anfallende Kosten- und Zeitersparnis durch die „nicht unerhebliche Tunnelmaut egalisiert“. (pd)

### Botniabahn endlich durchgehend in Betrieb

Mit zweijähriger Verspätung wurde im August 2012 in Schweden der durchgehende Betrieb über die neue Botniabahn und die modernisierte Ådalsbahn aufgenommen. Die Eröffnung des nördlichen Abschnitts von Umeå nach Örnsköldsvik hatte bereits im August 2010 stattgefunden.

Gegenwärtig bietet Norrtåg acht mit Regina- und X62-Triebzügen geführte Zugpaare von Umeå nach Sundsvall an; zusätzlich läuft der Nachtzug von Luleå nach Göteborg über die neue, mit ETCS Level 2 ausgerüstete Verbindung. Die wenigen mit ETCS ausgerüsteten SJ-Lokomotiven kommen dabei als Vorspannmaschinen zum Einsatz. Der Nachtzug Narvik – Stockholm fährt noch über die Stammbahn. Geprüft wird, ob der Fahrzeitgewinn der Nachtzüge in Zukunft genutzt werden soll, um die Stichlinie nach Skellefteå zu bedienen.

Sowohl den SJ als auch Norrtåg kommt die verspätete Inbetriebnahme der Strecke gelegen, weil auch die hierfür beschafften neuen Züge auch nicht rechtzeitig bereit gewesen wären. Die SJ werden, anders als früher berichtet, ab Dezember 2012 nun doch durchgehende Tagesverbindungen mit neuen X-55-Triebzügen von Umeå nach Stockholm anbieten. Dagegen werden die X 2000 auf die lukrativen Strecken von Stockholm nach Göteborg und Malmö konzentriert. Die Flotte hat Verstärkung durch einen von China zurückgekauften X 2000 erhalten, der ab 1998 zwischen Guangzhou und Hongkong eingesetzt worden war. Mit den Zwischenwagen dieses Zuges werden fünfteilige Garnituren zu sechsteiligen erweitert.

Bei den Güterbahnen besteht nach wie vor Zurückhaltung gegenüber der neuen Verbindung, die als Ergänzung zur überlasteten Stammbahn geplant wurde. Gefordert werden staatliche Beiträge für die Ausrüstung der Triebfahrzeuge mit ETCS. Bisher hat Hector Rail für Güterzüge über die Botnia- und Ådalsbahn drei Maschinen der Reihe 142 (ehemals ÖBB) hergerichtet; hingegen befährt Green Cargo im Transitverkehr im durchgehenden Verkehr nach Nordschweden weiterhin ausschliesslich die Stammbahn. Für die vielen kleinen Güterbahnen mit ihren meist alten Lokomotiven ist die ETCS-Ausrüstung ohnehin zu teuer. (jst)