



Die erste von CAF nach Besançon gelieferte Strassenbahn vor dem Depot „Haut du Chazel“, das sich am südwestlichen Streckenende befindet (Foto: M. Rosenberger, 9. Juli 2013).



Triebwagen 7 der Midland Metro an der derzeitigen Endstation Birmingham Snow Hill, rechts der Triebwagen 172216 der Bahngesellschaft London Midland (Foto: A. Thompson, 4. Juli 2013).

Tram Besançon vor dem Start

Ab Dezember 2014 wird auch Besançon zur wachsenden Zahl der französischen Städte gehören, in denen ein Tramnetz in Betrieb ist. Das 14,5 Kilometer lange Netz mit 31 Haltestellen umfasst zwei Linien, die beide im Südwesten der Stadt beginnen, das Zentrum durchqueren und sich bei der Haltestelle „Parc Micaud“ in zwei Äste gabeln: Während die Linie 1 an den nordwestlichen Stadtrand bei Chalezeule führt, befährt die Linie 2 eine kurze Stichstrecke zum Bahnhof Besançon-Viotte. Beide Linien werden im 7,5-Minuten-Takt fahren, in den Hauptverkehrszeiten alle fünf Minuten. Man rechnet mit täglich 50 000 Fahrgästen.

Die 19 lediglich 24 Meter kurzen und 2,4 Meter breiten Zweirichtung-Stadtbahnwagen liefert CAF. Es stehen 38 Sitzplätze zur Verfügung, davon sechs Klappsitze. Die Fahrzeuge wie auch die Infrastruktur sind so ausgelegt, dass bei Bedarf eine Verlängerung der Trams von drei auf fünf Module möglich ist. (lüt)

SBB bestellen Blindleistungskompensatoren bei Siemens

Die SBB haben nach einer öffentlichen Ausschreibung die Siemens-Division Smart Grid beauftragt, vorerst drei mobile 15-MVAR-Blindleistungskompensationsanlagen Sitras SVC Plus (SVC: Static Var Compensator) zu liefern. Zwei davon sollen Ende 2015 auf der Südseite des Simplontunnels stationiert werden; eine dritte ist für den Netzbereich Neuhausen am Rheinfluss vorgesehen. Das Auftragsvolumen beträgt 9,3 Millionen Schweizer Franken. Als Option wurde die Lieferung von weiteren vier Anlagen vereinbart.

Es ist weltweit das erste Mal, dass mobile Blindleistungskompensationsanlagen in dieser Technologie für die Bahnstromversorgung eingesetzt werden. Auf Flachwagen montiert, sind die 40-Fuss-Highcube-Container flexibel einsetzbar. Die Anlagen sorgen für den nötigen Blindleistungsausgleich, verbessern die Spannungsqualität und erhöhen die Stabilität des Netzes. Jeder Container enthält eine gasisolierte Mittelspannungsschaltanlage, die Stromrichtermodule, eine Kühlanlage sowie die Schutz- und Leittechnik. Der Eigenbedarf kann wahlweise über das Bahnstromnetz

mit 15 kV / 16,7 Hz oder über das Landesnetz mit 400 V / 50 Hz gespeist werden.

Nach einem Brand im Simplontunnel, bei dem ein 132-kV-Kabel beschädigt worden war, stationierten die SBB 2011 in Domo-dossola zwei gemietete Traxx-Lokomotiven und nutzten diese während einigen Monaten als temporäre Blindleistungskompensatoren (siehe Heft 8-9/2011, S. 394). Mit den nun bestellten Anlagen wollen die SBB auf der ganzen Lötschberg – Simplon-Achse eine vergleichbar hohe Verfügbarkeit der Bahnstromversorgung sicherstellen. (siem/mr)

SNCF expandiert nach Norden

Die SNCF-Tochter Captrain Deutschland hat im August nach 18monatigen Verhandlungen die schwedische Railcare Tåg AB übernommen. Deren Muttergesellschaft Railcare Group konzentriert sich auf den Infrastrukturbereich.

Mit der Übernahme von Railcare Tåg erhält die SNCF-Geodis-Gruppe Zugang zum dänischen und schwedischen Schienennetz. Unter der Bezeichnung Captrain Sweden AB soll das Transportgeschäft im Kombinierten Verkehr wie auch im Wagenladungsverkehr nach Skandinavien ausgeweitet werden. Für die Aktivitäten in Dänemark wurde die Captrain Denmark ApS gegründet.

Derzeit dominieren DB Schenker Rail Scandinavia und Hector Rail den Güterverkehr auf der Achse Deutschland – Dänemark – Schweden. Captrain hatte zusammen mit Hector Rail schon einmal Papier für Scandifibre Logistics in Ganzzügen von Schweden nach Italien transportiert, bevor DB Schenker Rail im März 2013 diesen Auftrag erhielt. (jst)

Siemens: Kaeser löst Löscher ab

Nach einem erbitterten Machtkampf kürte der Siemens-Aufsichtsrat Ende Juli den bisherigen Finanzchef Joe Kaeser zum neuen Konzernchef. Er löste umgehend Peter Löscher ab, der wenige Tage zuvor die zweite Gewinnwarnung binnen dreier Monate hatte veröffentlichten müssen. Zu den ungelösten Problemen gehören die 16 Velaro-Züge, auf deren vollständige Zulassung und Ablieferung die Deutsche Bahn seit Jahren wartet. (sda/mr)

Midland Metro wird erweitert

Die erst 1999 eröffnete, 20 Kilometer lange Stadtbahn zwischen Birmingham und Wolverhampton wird gegenwärtig um einen kurzen Streckenast mit vier Stationen erweitert. Nach Abschluss des Ausbaus im Frühling 2015 werden die Züge der Midland Metro bis ins Zentrum von Birmingham fahren können und neu zum eigentlichen Hauptbahnhof New Street führen. Bisher endet die Strecke etwas peripher am Bahnhof Snow Hill. Die Nachfrage liegt mit wöchentlich 96 000 Fahrgästen deutlich hinter den Erwartungen zurück. Die 1,3 Kilometer lange Verlängerung soll Abhilfe schaffen.

Im Zusammenhang mit der Streckenerweiterung wird auch die Flotte grundlegend erneuert: Die 16 von AnsaldoBreda gelieferten Zweirichtungsfahrzeuge des Typs T-69 haben sich nicht bewährt und werden vorzeitig ausrangiert. Statt dessen gehen ab dem kommenden Jahr 20 Urbos-3-Strassenbahnen in Betrieb, die für 40 Millionen Pfund beim spanischen Hersteller CAF bestellt wurden. (pson)

Manchester – Schottland elektrisch

Seit Mitte Juli sind die Elektrifizierungsarbeiten für den 24 Kilometer langen Streckenabschnitt Manchester Castlefield Junction – Newton-le-Willows weitgehend abgeschlossen. Die Fahrleitung wird Anfang September eingeschaltet. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember können erstmals durchgehend elektrisch geführte Züge zwischen dem Flughafen Manchester und Schottland verkehren. Die Bahngesellschaft First Trans Pennine Express nimmt zehn vierteilige Siemens-Triebzüge des Typs Desiro 350 in Betrieb, mit denen die Strecke Manchester Airport – Manchester Piccadilly – Carlisle – Glasgow bedient wird.

Auf der westlichen Fortsetzung von Newton-le-Willows nach Liverpool dauern die Elektrifizierungsarbeiten noch bis Dezember 2014. 184 Jahre nach ihrer Eröffnung wird die Ost – West-Verbindung Manchester – Liverpool durchgehend mit einer Fahrleitung versehen sein. Die 1830 in Betrieb genommene „Liverpool and Manchester Railway“ war damals die weltweit erste Eisenbahnstrecke, auf der der Betrieb durchwegs mit Dampflokomotiven und nach festem Fahrplan abgewickelt wurde. (pson)