

SNCF bestellt Fernverkehrszüge

Zwischen dem TGV-Hochgeschwindigkeitsverkehr und dem unter der Bezeichnung TER zusammengefassten Regionalverkehr gibt es in Frankreich noch ein Restnetz von klassischen Fernverkehrsverbindungen, die in der Regel als „Intercités“ klassiert sind. Auf politischer Ebene spricht man von den „Trains d'équilibre du territoire“ (Züge des territorialen Ausgleichs). Sie werden im Unterschied zu den TER nicht von den Regionen, sondern vom Staat finanziert. Meist handelt es sich um lokomotivbespannte Züge mit Corail-Wagen, die allmählich in die Jahre kommen und gelegentlich ersetzt werden müssen. Nun hat die SNCF in einem ersten Schritt 34 als „Coradia Liner“ bezeichnete Triebzüge bei Alstom in Auftrag gegeben. Die ersten sollen im Dezember 2015 in Betrieb gehen.

Bestellt wurden sechsteilige Züge mit einer Länge von 110 Meter und 267 Sitzplätzen. Nicht nur das Designbild lässt darauf schließen, dass die Fahrzeuge vom bereits entwickelten Régiolis für den Regionalverkehr (siehe Heft 8-9/2013, S. 396) abgeleitet werden; der Coradia Liner wird auch in Reichshoffen gebaut. Und ebenfalls wie der Régiolis ist der Coradia Liner als rein elektrische Variante (1,5 kV DC, 25 kV / 50 Hz) oder als „Bimode“-Version mit zusätzlichen Dieselaggregaten erhältlich. Das ermöglicht es, auch nicht elektrifizierte Strecken zu befahren. Die flexible Anpassung des Platzangebots durch Ein- und Ausreihen von einzelnen Wagen wird mit den Triebzügen allerdings nicht mehr möglich sein. (mr)

Sämtliche IC4 abgeliefert

Am 30. September 2013, also am letztmöglichen Termin gemäss neu ausgehandeltem Liefervertrag, hat AnsaldoBreda den 82. und letzten IC4-Triebzug an die Dänischen Staatsbahnen (DSB) übergeben. Der 83. Zug wurde storniert, weil der ehemalige italienische Staatschef Silvio Berlusconi dem libyschen Diktator Gaddafi bei einem Staatsbesuch einen aus der laufenden Produktion abgezweigten IC4 als Geschenk mitgebracht hatte. Bei Nichteinhaltung des Termins wären die DSB von ihren vertraglichen Verpflichtungen gegenüber dem Hersteller befreit worden. Bei den 23 kurzen IC2 endet diese Frist Ende Oktober. Doch erst 2015 werden alle 105 Züge betriebsbereit sein. So lange dauert die Überarbeitung des neuen Rollmaterials in Dänemark. Dies betrifft hauptsächlich die Elektronik. Fast 200 Mitarbeiter sind mit den Arbeiten beschäftigt.

Der ursprüngliche Preis der Züge hatte 710 Millionen Euro betragen. Ende 2012 standen die Kosten – inklusive ersatzweise Miete von Doppelstockwagen und die weitere Instandhaltung der ME-Diesellokomotiven – bei 831 Millionen Euro. Die Mehrkosten sind durch Strafzahlungen von AnsaldoBreda nur teilweise abgegolten.

Die Ausdauer der DSB ist bemerkenswert, stand doch auch schon die Verschrottung der gesamten Flotte zur Debatte. Die für die dänischen Bedürfnisse massgeschneiderten Züge sind, soweit sie funktionieren, beim Publikum beliebt. Seit August liegt die definitive Zulassung für Fahrten mit 180 km/h vor; während der Laubfallperiode im Herbst sind allerdings nur 140 km/h erlaubt, um möglichen Folgen eines Bremsversagens vorzubeugen.



Designbild des Coradia Liner für die SNCF (Zeichnung: Alstom).

Immerhin hat die IC4-Tragödie wesentlich dazu beigetragen, dass in Dänemark nun zahlreiche Strecken elektrifiziert werden sollen. Auch deshalb werden die italienischen IC4 kaum eine Lebensdauer wie die in Dänemark gefertigten IC3 erreichen. (jst)

Alstom: Kein Glück in Ungarn

Bei der Ausschreibung zur Ausrüstung der Strecke Gyoma – Békéscaba mit ETCS Level 2 hatte Alstom mit 18,8 Milliarden Forint vor den Platzhirschen Thales Austria (23,8 Milliarden) und Siemens (24,5 Milliarden) das günstigste Angebot eingereicht. Der Preis wird mit 95 Prozent gewichtet, womit der französische Konzern klarer Sieger gewesen wäre. Doch wurde Alstom mit Verweis auf einen Formfehler ausgeschlossen. Detail am Rande: Thales nahm statt der eigenen ungarischen Tochterfirma eine gewisse Dunántúli Kft. mit an Bord. Das aus den MÁV ausgegliederte, seither glücklos agierende Unternehmen wurde kürzlich von einer Tochterfirma von Közgép gekauft, seit dem Regierungswechsel „Shooting Star“ der ungarischen Bauindustrie. Der für den Verkehr zuständige stellvertretende Staatssekretär Schváb hatte früher in leitender Funktion bei Közgép gearbeitet.

Bei der Ausschreibung zur Ausrüstung von 935 Streckenkilometern mit GSM-R kam das günstigste Angebot mit 13,7 Milliarden Forint (45,7 Millionen Euro) von der Kapsch Carrier-Com mit ihrem Konsortialpartner MVM Ovit, einer staatlichen Unternehmensgruppe im Energie- und Telekom-Sektor. Das Angebot von Nokia-Siemens belief sich auf 15,5 Milliarden Forint. Das GSM-R-Projekt hat schon mehrere glücklose Anläufe erlebt und sich in der Folge um viele Monate verzögert. (ineu)

Hallandsätunnel durchschlagen

Am 4. September wurde in Schweden die zweite 8700 Meter lange Tunnelröhre durch den Hallandsäsen durchschlagen. Der Durchstich der ersten, östlichen Tunnelröhre hatte nach schier endlosen Problemen beim Vortrieb drei Jahre zuvor stattgefunden. Begonnen hatten die Arbeiten zwischen Förlöv und Båstad an der Hauptstrecke von Malmö nach Göteborg bereits 1992! Die Baukosten betragen statt der ursprünglich budgetierten 116 Millionen Euro satte 1,3 Milliarden.

Nun beginnt im längsten Eisenbahntunnel Schwedens der Einbau der Bahntechnik. Ab 2015 soll der Zugverkehr auf dem Neubaubereich auf zwei Gleisen mit 200 km/h statt auf einem Gleis mit 80 km/h abgewickelt werden. Die Strecke entlang der südschwedischen Westküste wird dann zu

85 Prozent doppelspurig sein. Der Fahrzeitgewinn beträgt lediglich zehn Minuten, doch können, von der stark gesteigerten Kapazität abgesehen, auch die Lasten der Güterzüge erhöht werden. (jst)

Vossloh liefert Zweikraftlokomotiven nach England

Seit mehreren Jahren zeichnet sich ein Trend zu Zweikraftlokomotiven ab, die sowohl im Elektro- wie auch als Dieselmotorbetrieb eingesetzt werden können. Meist handelt es sich um elektrische Lokomotiven mit Dieselmotorantrieb, wie bei der Eem 923 von Stadler oder der von Bombardier gebauten Reihe 187. Eine Ausnahme bildet der in der USA eingesetzte Typ ALP-450 DP von Bombardier, der in beiden Betriebsarten vergleichbare Leistungen erreicht (elektrischer Betrieb 4 MW, Dieselmotorbetrieb 2,7 MW).

Den umgekehrten Weg versucht der Kieler Hersteller Vossloh zu gehen, der seine dieselelektrischen Lokomotiven mit zusätzlicher Energieversorgung ab Fahrleitung anbietet. An der Innotrans 2010 präsentierte Vossloh ein Modell der DM 20 (DM steht für „Dual Mode“), einer von der DE 18 abgeleiteten Variante mit 2 MW Antriebsleistung. Dem Vernehmen war dies den potentiellen Kunden zu schwach, weshalb zwei Jahre später – dieses Mal als gänzliche Neuentwicklung, aber wiederum nur als Modell – die DM 30 mit 3 MW Leistung gezeigt wurde.

Beide Typen wurden bislang nicht bestellt. Hingegen hat im September die spanische Filiale von Vossloh erstmals einen Auftrag über zehn Zweikraftlokomotiven erhalten: Das britische Bahnunternehmen Direct Rail Services (DRS) hat über den Vermieter Beacon Rail zehn für 160 km/h ausgelegte Maschinen bestellt, die vom in Valencia gefertigten Typ Eurolight abgeleitet werden. DRS hatte vor einiger Zeit bereits 15 dieselelektrische Lokomotiven dieses Typs bestellt. Bei der nun geordneten Zweikraftvariante beträgt die Leistung 4 MW unter 25 kV / 50 Hz Fahrleitungsspannung, 700 kW im Dieselmotorbetrieb. Die als Reihe 88 bezeichneten Lokomotiven sollen ab 2015 schwere Güterzüge ziehen; Einsätze im Personenverkehr sind nicht ausgeschlossen. Die elektrische Ausrüstung liefert ABB.

Weiter konnte Vossloh España kürzlich 50 Zweikraftlokomotiven nach Südafrika verkaufen. Deren Leistungsdaten waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Der Auftrag, der auch 20 Diesellokomotiven des Typs Euro 4000 umfasst, hat einen Wert von 250 Millionen Euro. (lüt)

Tschechische Behörde stoppt geplante Lokomotivvermietung

Die tschechische Kartellbehörde hat sich in die geplante Vermietung von elf ÖBB-Lokomotiven der Reihe 1216 an die ČD eingeschaltet. Die Behörde wirft der Bahngesellschaft vor, sie hätte das Geschäft ausschreiben müssen. Die ČD hatten den Verzicht auf eine Ausschreibung damit begründet, dass es sich um ein beidseitiges Geschäft handle. Jedoch stehen dem Mietaufwand von 3,35 Millionen Euro lediglich Reinigungsleistungen in Höhe von 10 000 Euro entgegen, die die ČD für die ÖBB erbringen. Die Behörde vermutet deshalb, dass damit bewusst das tschechische Kartellgesetz umgangen werden sollte. Die ČD haben nun Gelegenheit, nochmals Stellung zu nehmen. Wird der Ent-