



Designbild der israelischen Traxx-Lokomotive mit einem Doppelstockzug (Zeichnung: Bombardier).



Die beiden Diesellokomotiven für Israel im Bahnhof Zagreb Resnik (Foto: T. Bačić, 26. Juni 2015).

Neue Triebfahrzeuge für Israel

Die Israelischen Eisenbahnen (IR) haben bei Bombardier Transportation für umgerechnet 315 Millionen US-Dollar 62 elektrische Traxx-Lokomotiven bestellt; hinzu kommt eine Option über weitere 32 Triebfahrzeuge. An der Ausschreibung hatten auch Alstom, CAF, Siemens und Škoda, die beiden chinesischen Grosskonzerne CNR und CSR sowie die koreanische Hyundai Rotem teilgenommen. Die 160 km/h schnellen Lokomotiven sollen Züge mit bis zu acht doppelstöckigen oder zwölf einstöckigen Wagen ziehen. Der Umbau von 294 Doppelstockwagen für den elektrischen Betrieb ist im Gang; auch hier ist Bombardier beteiligt.

Unabhängig davon läuft derzeit auch noch eine Ausschreibung zur Beschaffung von

elektrischen Doppelstocktriebzügen. Mittelfristig sollen 420 Kilometer des rund 1100 Kilometer langen israelischen Schienennetzes elektrifiziert werden.

Bereits begonnen hat die Ablieferung von sechs Co'Co'-Diesellokomotiven, die TZV Gredelj im Unterauftrag der US-amerikanischen National Railway Equipment Company in Zagreb montiert. Dabei handelt es sich weitgehend um Neufahrzeuge, für die jedoch gebrauchte Drehgestelle sowie EMD-Dieselmotoren verwendet werden. Die beiden ersten dieser für den Güterverkehr der IR bestimmten Maschinen sind Anfang August auf dem Seeweg in Haifa eingetroffen. Der Kaufpreis soll 13,5 Millionen US-Dollar betragen, pro Lokomotive also 2,25 Millionen Dollar. Es besteht eine Option zur Lieferung weiterer sechs Maschinen. (gaz)

TP Ferro am Ende

Der Konzessionär der Hochgeschwindigkeitsstrecke Perpignan – Figueres, TP Ferro, hat beim Handelsgericht der spanischen Stadt Girona die Bilanz deponiert. Der Verkehr auf der 44 Kilometer langen, die Pyrenäen unterquerenden Strecke liegt weit unter den Erwartungen, womit auch die Einnahmen ausbleiben. Selbst in der Sommer-Hochsaison nutzen lediglich sieben TGV und AVE-Züge pro Tag und Richtung die 2010 eröffnete Strecke; hinzu kommen im Schnitt zwei bis drei Güterzüge. (mr)

Hafen Antwerpen will den Einzelwagenverkehr stärken

Im Hafengebiet von Antwerpen soll Anfang 2016 ein unabhängiger Betreiber Dienstleistungen bei der Zustellung von Einzelwagen anbieten. Das Unternehmen Railport Antwerpen NV, das 2013 von der Hafenbehörde mit Partnern gegründet wurde, hat eine entsprechende Ausschreibung gestartet. Die lokalen Industrieunternehmen und Dienstleister sollen so bei der Organisation ihrer Einzelwagenverkehre von den Fahrplänen der etablierten EVU unabhängiger werden. Der Betreiber soll den Service zunächst in einem Teilgebiet des Hafens anbieten, später im gesamten Areal. (pd)

PKP-Flirt in Österreich

In der zweiten Augustwoche unternahm eine achttellige, für PKP Intercity bestimmte Flirt-3-Garnitur Probefahrten in Österreich. Unter Verantwortung des EVU RTS fanden am 10./11. August 2015 zunächst lauftechnische Messungen zwischen St. Veit an der Glan und Neumarkt in Steiermark statt. Anschliessend brachte die 1216 903 den Zug via St. Michael – Selzthal – Hieflau nach St. Valentin, wo weitere Messfahrten auf der Strecke nach Amstetten sowie zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg Gnigl auf dem Programm standen. (näH)

Unsichere Zukunft für Europas letzten Regelspur-Plandamp

Noch immer werden in Bosnien-Herzegowina einzelne Normalspur-Dampflokomotiven auf Werks- und – für Übergabefahrten – Staatsbahn-Gleisen eingesetzt. Am 7. Mai 2015 endeten letztere Einsätze vorübergehend,

Die Eurostar-Verbindung London – Marseille

Seit Anfang Mai 2015 bietet Eurostar eine ganzjährige Direktverbindung London – Marseille mit mindestens einem Zugpaar pro Woche an. In den ersten anderthalb Monaten nach dem Start wurden bereits mehr als 75 000 Fahrkarten verkauft, zu 80 Prozent an Touristen, sagten Eurostar-Vertreter bei einer Präsentation vor Schweizer Bahnjournalisten. Aus Komfortgründen werden pro Fahrt höchstens 650 der 750 Plätze verkauft, was eine maximale Auslastung von 87 % ergibt.

In der Hochsaison im Juli und August fahren wöchentlich fünf Zugpaare (jeweils Donnerstag bis Montag). Somit stehen pro Woche, beide Richtungen zusammengenommen, 6500 Plätze zur Verfügung. Angesichts der grossen Anzahl verkaufter Fahrkarten könnte man erwarten, dass die Züge über längere Zeit ausgebucht sind. Dem ist aber nicht so: Auf der Eurostar-Website findet man problemlos auch kurzfristig freie Plätze zu Preisen um 150 Pfund. Im Mai, Juni, September und Oktober fährt der Direktzug nach Marseille dreimal pro Woche (Montag, Freitag, Samstag), im November und Dezember nur samstags. Dann ist die einfache Fahrt bei langfristiger Vorausbuchung schon ab 50 Pfund zu haben. Die Verkehrstage für das kommende Jahr stehen noch nicht fest.

Die Reisezeit von London nach Marseille beträgt knapp sechseinhalb Stunden; hinzu kommt mindestens eine halbe Stunde für das

Check-in in London oder Ashford. Der Fahrplan ist stets gleich: London St. Pancras ab 7.15 Uhr (Ortszeit); nach Halten in Ashford (nur zum Einsteigen), Lyon Part-Dieu und Avignon TGV (beide nur zum Aussteigen) wird um 14.46 Uhr Marseille Saint-Charles erreicht. Ein Diensthalt in Lille-Europe dient dem Personalwechsel.

Nach nur 36 Minuten Aufenthalt in Marseille beginnt um 15.22 Uhr bereits die Rückfahrt. In Lille-Europe müssen alle Passagiere samt ihrem Gepäck den Zug verlassen, um vor der Fahrt durch den Kanaltunnel die vorgeschriebene Sicherheitskontrolle zu durchlaufen. Auch der leere Zug wird inspiziert. Das ganze Prozedere dauert mehr als eine Stunde. Buchungen von Lille nach London sind nicht möglich, obwohl der Zug die letzte Verbindung von der nordfranzösischen Stadt nach London wäre. Um 22.12 Uhr (Ortszeit) wird die britische Hauptstadt erreicht; die Fahrt ab Marseille dauert somit fast acht Stunden.

Für die Fahrt ins heisse Südfrankreich werden zwei Eurostar-Züge mit angepassten Klimaanlagen eingesetzt. Zudem wurden sämtliche Schränke in den Zügen so umgebaut, dass weder Schmuggelware noch blinde Passagiere versteckt werden können. Alle benötigten Getränke und Speisen, auch für die Rückfahrt, werden ab London mitgeführt; Reinigungsarbeiten werden zum Teil während der Fahrt erledigt. (lüt)