

### Privatisierung in Norwegen kommt

Die im Juni 2015 durch die bürgerliche Regierung in Norwegen beschlossene Bahnreform (siehe Heft 7/2015) wird umgesetzt. Wie die Regierung am 4. Februar mitteilte, werden die Ausschreibungen auf zwei Pakete aufgeteilt: Das „Trafikkpakke Sør“ mit den Strecken Oslo – Stavanger, Egersund – Stavanger und Nelaug – Arendal wird im ersten Halbjahr 2017 ausgeschrieben. Im zweiten Halbjahr folgt das „Trafikkpakke Nord“ mit den Strecken Oslo – Trondheim, Hamar – Røros, Røros – Trondheim, Trondheim – Storlien, Trondheim – Bodø, Rognan – Bodø, Lundamo / Melhus – Stjørdal / Steinkjer und Dombås – Åndalsnes. Erneut ausgeschrieben wird auch die bereits 2006 privatisierte Linie Oslo – Gjøvik, die von der NSB Gjøvikbanen AS betrieben wird.

Das derzeit von den NSB eingesetzte Rollmaterial wird in einen Fahrzeugpool überführt, auf den die Gewinner von Ausschreibungen zugreifen können. Die aus Hongkong stammende MTR, die bereits die Stockholmer U-Bahn betreibt und mit Flirt-Triebzügen von der schwedischen Hauptstadt nach Göteborg fährt, hat bereits Interesse für die norwegischen Linien bekundet. Die Regierung verspricht im Zuge der Privatisierung Angebotsverbesserungen. Allerdings sind in Norwegen 70 Prozent der Verspätungen und Zugsausfälle auf Störungen an der Infrastruktur zurückzuführen; daran werden private Betreiber wenig ändern können. (jst)

### Siemens elektrifiziert in Lima

Im Auftrag von Ansaldo STS wird Siemens in der peruanischen Hauptstadt zwei neue Metrolinien elektrifizieren, die zwischen 2017 und 2021 in Betrieb gehen sollen. Die 27 Kilo-

meter lange Linie 2 führt vom östlichen Stadtteil Ate über die historische Innenstadt in den westlichen Vorort Calao. Die Linie 4 wird in einer ersten Phase den Flughafen erschließen. Zum Lieferumfang zählen unter anderem sechs Einspeisestationen (60 kV / 20 kV) und 21 Gleichrichterunterwerke (1500 V DC). (siem)

### Sechs Bewerber in Spanien

Für eine Ausschreibung der RENFE über 15 Hochgeschwindigkeitszüge haben sich laut spanischen Medien die Hersteller Alstom, Bombardier, CAF, Hitachi, Siemens und Talgo qualifiziert. Sie können nun ihre definitiven Angebote einreichen; mit der Erteilung des Zuschlags wird im Sommer gerechnet. Der Auftrag umfasst auch die Wartung der Züge während 30 Jahren (verlängerbar auf 40 Jahre) sowie Optionen über bis zu 15 weitere Züge, abrufbar in Tranchen von jeweils fünf Einheiten. (mr)

### Weitere T 3000 für die Hupac

Die Hupac hält in ihrer Wagenflotte bereits 400 Doppeltaschenwagen T 3000 (Sdggmrss), auf denen zwei Aufleger oder Container entsprechender Länge Platz finden. Diese Wagen sind mit Drehgestellen des Typs DRRS (Double Rubber Rolling Spring, Doppel-Gummiroloffedern) mit sich radial einstellenden Radsätzen ausgerüstet, die ursprünglich Talbot in den 1980er Jahren entwickelt hatte. Nun liefert Waggonbau Niesky die inzwischen mit Kunststoffbremssohlen ausgerüsteten Drehgestelle. Wegen der guten Erfahrungen seit mehr als 20 Jahren hat die Hupac nun weitere 100 T 3000 mit diesem Drehgestelltyp bestellt, neu jedoch mit Scheibenbremsen.

Dadurch gelten die Wagen als besonders lärmarm; der Mehrpreis für 40 Fahrzeuge wird zur Hälfte durch den Bund gefördert. Zudem gelten in der Schweiz ab 2017 für gleichschonende und lärmarme Wagen günstigere Trassenpreise. (lüt)

### Brand in Eurostar-Triebkopf

In einem mit etwa 700 Reisenden besetzten Eurostar-Zug von London nach Paris brach am Abend des 24. Januar 2016 im Dachbereich eines Triebkopfs Feuer aus. Offenbar gelang es, den Zug südlich von Arras auf ein Nebengleis zu leiten, wo die Feuerwehr den Brand mit Schaumlöschern unter Kontrolle brachte. Zwei Diesellokomotiven zogen den Zug später nach Arras zurück. Die Passagiere, die stundenlang im zeitweise dunklen Eurostar ausharren mussten, erreichten Paris schliesslich mit einem anderen Zug um 4.30 Uhr – statt um 20.47 Uhr am Abend zuvor. (mr)

### Mehr Lkw, weniger Güterzüge im Kanaltunnel

1,48 Millionen Lkw nutzten im vergangenen Jahr die Shuttlezüge durch den Kanaltunnel, 3 % mehr als 2014 und mehr als je zuvor. Die Zahl der Güterzüge ging derweil von 2900 auf 2421 (-17 %) zurück. Dies wird auf die anhaltenden Probleme mit Flüchtlingen zurückgeführt, die im Güterbahnhof Calais-Fréthun versuchen, die Züge als Transportmittel für die Einreise nach Grossbritannien zu nutzen, was zu unberechenbaren Verzögerungen führt. Die Zahl der beförderten Pkw war mit 2,55 Millionen leicht rückläufig; die Fahrgastzahlen in den Eurostar-Zügen blieben praktisch unverändert. (pd)

## EU bleibt beim Bahnlärm unverbindlich

Die EU will sich offenbar nicht förmlich auf Fristen und Regelungen zum Thema Eisenbahnlärm festlegen. Eigentlich wollte die Kommission in Brüssel schon zur Mitte vergangenen Jahres eine entsprechende Mitteilung präsentieren. Herausgekommen ist schliesslich – fast unbemerkt – am 23. Dezember 2015 ein unverbindliches Arbeitsdokument der Dienststellen. Damit bleibt es beim Status quo, Planungssicherheit wird nicht hergestellt. Die Gefahr, dass einzelne Mitgliedstaaten nationale Lösungen umsetzen und die Bahnen damit als grenzüberschreitenden Verkehrsträger schwächen, besteht weiterhin.

Die EU-Kommission bleibe einen klaren Fahrplan gegen Bahnlärm schuldig, und das sei enttäuschend, kommentierte der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament, der deutsche Grüne Michael Cramer, das unverbindliche Dokument. Die umweltfreundliche Bahn habe keine Zukunft, wenn sie das Lärmproblem nicht löse. Anwohner wie Unternehmen bräuchten dringend Klarheit.

Die Kommission will die TSI Noise dahingehend aktualisieren, dass alle Waggons Lärmschutzkriterien erfüllen sollen. Durch das Arbeitspapier werden Grenzwerte für Güterwagen im internationalen Verkehr ab 2022, für alle anderen ab 2027 ins Gespräch gebracht.

Nationale Förderprogramme dürfen demnach bis zu 50 Prozent der Umrüstkosten abdecken, hinzu kommt eine EU-Förderung von maximal 20 Prozent. Ausserdem sind – auf freiwilliger Basis – Lärmstandards für die Infrastruktur vorgesehen.

Der Verband der europäischen Wagenhalter (UIP), der für eine Flotte von mehr als 200 000 Güterwagen steht, ist sich mit der EU-Kommission darin einig, dass Einzelgänge abzulehnen sind. Es brauche klare Vorgaben und einen definierten Zeitrahmen. Die privaten Wagenhalter in Deutschland fordern von der Politik ab 2020 eine Belohnung für lärmarme Wagen in Form eines Rabatts auf den Trassenpreis von 30 Prozent.

Restriktionen wie Tempolimits und Nachtfahrverbote seien der falsche Weg und verlagerten Transporte auf die Strasse, sagte Malte Lawrenz, Vorsitzender des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI), am 12. Januar in Hamburg. Der leise Schienen-güterverkehr brauche grenzüberschreitende Anreize. Denn auch wenn deutsche Halter sich anstrengten – nur wenn in gemischten Zugverbänden mindestens 90 Prozent der Wagen mit „Flüsterbremsen“ ausgestattet seien, trete ein Lärminderungseffekt ein. Ein komplettes Verbot von Graugusssohlen nach 2020 lehnt der VPI aber ab. Dies sei rechtlich weder in Deutschland noch auf europäischer

Ebene durchsetzbar. Der bundesdeutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt hatte im März 2015 ein Verbot lauter Güterwagen ab 2020 angekündigt; das Nicht-EU-Mitglied Schweiz hat dies bereits verbindlich beschlossen.

Von den in Deutschland verkehrenden privaten Güterwagen der VPI-Mitgliedsunternehmen dürften bis Ende dieses Jahres knapp 31 000 Wagen – gut die Hälfte der Flotte – mit lärmarmen Bremsen fahren. Bis Ende 2020 sollen alle deutschen Privatwagen umgerüstet oder ersetzt sein.

Insgesamt laufen etwa 180 000 umzurüstende Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz. Diese verteilen sich zu je einem Drittel auf die VPI-Mitglieder, DB Schenker Rail und europäische Wagenhalter. Ein Sprecher von DB Schenker Rail bezifferte die Anzahl der Wagen mit K-Sohlen auf derzeit rund 21 000.

Von Deutschland und den Niederlanden abgesehen, hat das Thema Lärmschutz bei Eisenbahnen für die meisten EU-Mitgliedstaaten eher eine geringe Bedeutung, da die Kosten hoch und der wirtschaftliche Nutzen gering sind. Die Durchführungsverordnung 2015/429 der EU-Kommission vom 13. März 2015 hatte die Mitgliedstaaten unter anderem aufgefordert, ein Bonussystem für leise Güterzüge einzuführen. (rw)