

Alstom schliesst Werk in Belfort

Das traditionsreiche Alstom-Werk in Belfort, in dem derzeit noch um die 500 Personen in erster Linie Lokomotiven gefertigt, soll wegen der schlechten Auftragslage bis in zwei Jahren geschlossen werden. Das hat das Unternehmen der Belegschaft am 7. September 2016 mitgeteilt. In Belfort soll ein Wartungsstandort verbleiben; die übrigen Aufgaben werden nach Reichshoffen verlegt. Erst Ende August hatte die SNCF-Tochter Akiem eine in Belfort bereits eingeplante Bestellung von 44 Diesellokomotiven überraschend nicht an Alstom, sondern an Vossloh nach Deutschland vergeben (siehe separate Meldung). (mr)

ETR 470 und Westbahn

Die SBB haben im Spätherbst 2015 ohne Not drei ihrer vier Neigezüge ETR 470 verschrotten lassen; ein vierter Zug steht nach wie vor mit ungewisser Zukunft im bernischen Wiler. Über ernsthafte Bemühungen, die Züge zu einem guten Preis an ein anderes Bahnunternehmen zu verkaufen, war seinerzeit nichts zu vernehmen. Kürzlich ist indes bekanntgeworden, dass das österreichische EVU Westbahn sich für die Neigezüge interessierte; es soll auch Gespräche mit den SBB gegeben haben. Das Unternehmen wollte nicht etwa, wie man vermuten könnte, in den Italien-Verkehr einsteigen, sondern die ETR 470 im Nahverkehr zwischen Amstetten und Wien einsetzen, um dort mehr Kapazität anbieten zu können. Da das EVU Westbahn diesen Plan nicht weiterverfolgte, wurden auch die Verhandlungen mit den SBB nicht fortgesetzt. Aus SBB-Sicht wäre ein Verkauf nach Österreich heikel gewesen, da man an einer guten

Partnerschaft mit den ÖBB interessiert ist. Zusätzlich hätte nur schon die Möglichkeit, dass die Züge über den Brenner ins südliche Nachbarland rollen könnten, auch Trenitalia verstimmen können. (lüt)

Ferrovie del Sud Est: Grosser Teil der Flotte stillgelegt

Die von Misswirtschaft und Korruption geschüttelte süditalienische Privatbahn Ferrovie del Sud Est, die nun in die FS integriert werden soll (siehe separate Meldung), musste am 7. September 2016 alle 25 Triebwagen des Typs ATR 220 aus dem Betrieb nehmen. Seither fahren auf dem fast 500 Kilometer langen Normalspurnetz nur noch wenige Züge; ein Teil der Fahrten wird mit Bussen abgewickelt, andere fallen ganz aus. Massgebend für den Entscheid waren offenbar Wartungsmängel an den aus Polen stammenden, noch relativ jungen Fahrzeugen. Demnach hatte sich bei Inspektionen gezeigt, dass bei zahlreichen Rädern das Grenzmass unterschritten war. Die Rede ist zudem von Problemen mit den Bremsen. Seit dem 12. September lindern einige von Trenitalia gemietete ALn 668 die Fahrzeugnot. (mr)

Ausbau der Achse Napoli – Bari

In Süditalien soll die derzeit noch mehrheitlich eingleisige Querverbindung Napoli – Benevento – Foggia – Bari mit Investitionen von 6,2 Milliarden Euro zur Hochleistungsachse ausgebaut werden. Vorgesehen sind der Bau eines zweiten Gleises auf langen Abschnitten, teilweise Neutrassierungen und weitere Massnahmen zur Kapazitäts- und Geschwindigkeitssteigerung. Die beiden ersten Baulose,

die den 32 Kilometer langen Abschnitt Napoli – Cancello – Frasso Telesino betreffen, wurden ausgeschrieben. In Zukunft sollen die Züge je nach Streckenabschnitt mit 130 bis 200 km/h unterwegs sein. Südlich von Foggia ist der Bau einer Verbindungskurve nötig, um das Kopfmachen in Foggia zu vermeiden. Nach Abschluss der Arbeiten soll die Fahrt von Neapel nach Bari noch zwei statt mehr als dreieinhalb Stunden, von Rom nach Bari noch drei statt vier Stunden dauern. (pall)

Talgo-Zug in Indien

Ein neunteiliger Talgo-Gliederzug unternimmt seit dem Frühjahr Testfahrten in Indien. Es soll ermittelt werden, ob die Züge bestehende Strecken mit höheren Geschwindigkeiten befahren können, ohne dass die Sicherheit und der Komfort leiden. Auf der Achse Delhi – Mumbai beispielsweise liesse sich mit Fahrgeschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h die Reisezeit von derzeit 17 auf etwa zwölf Stunden reduzieren, hofft man. Allerdings drohen dann vermehrte Trassenkonflikte mit langsameren Zügen. (mr)

NTV stockt Avelia-Bestellung auf

Das italienische Bahnunternehmen NTV hat seine im Herbst 2015 getätigte Bestellung von acht „Pendolino“-Zügen ohne Neigetchnik um vier weitere Züge aufgestockt. Zudem wurde vereinbart, dass Alstom die Wartung der neuen Flotte nicht nur während 20, sondern während 30 Jahren übernehmen wird. Der französische Hersteller bezeichnet seine Hochgeschwindigkeitszüge neuerdings als „Avelia“; neben den Pendolini gehören Euro-Duplex (TGV) und AGV zu dieser Produktfamilie. (alst)

Neue tschechische Reihe 365

Die in Tschechien umfassend modernisierte ehemalige SNCB-Lokomotive 1203 (siehe Heft 6/2016, S. 288) unternahm im Juli und August unter der neuen Bezeichnung 365 001 Testfahrten. Hierfür wurde die der Erschliessung eines Kohlekraftwerks dienende, rund 20 Kilometer lange und mit 3 kV Gleichspannung elektrifizierte Strecke von Tušimice über Kadaň-Pruněrov nach Březno u Chomutova des Bergbauunternehmens Severočeské doly genutzt. (kon)

Klage gegen drei Länder

Die Europäische Kommission hat vor dem Gerichtshof der EU gegen Griechenland, Luxemburg und Rumänien Klage erhoben, weil diese Länder die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auch ein Jahr nach dem letzten Termin am 16. Juni 2015 nicht in nationales Recht umgesetzt haben. Um die Umsetzung zu forcieren, soll der Gerichtshof nach dem Vorschlag der Kommission Zwangsgelder von 30 311 Euro/Tag für Griechenland, 8710 Euro/Tag für Luxemburg und 29 091 Euro/Tag für Rumänien festlegen. (pd)

Nachtzug Berlin – Malmö vorzeitig eingestellt

Die Verkehrsperiode des nur noch im Hochsommer regelmässig angebotenen, die Fährverbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg nutzenden „Berlin Night Express“ Berlin – Malmö endete überraschend bereits am 15. statt am 28. August 2016. In Deutschland



Links: Die 365 001, vormals 1203 der SNCB, wartet in Tušimice neben einem mit der 184 503 der SD Kolejová doprava bespannten Kohlezug auf die nächste Fahrt (Foto: J. Konečný, 11. August 2016).

Unten: Die 242 517 (182 517) von Hector Rail mit dem EN 300 nach Malmö am 12. August 2016 in Bernau bei Berlin (Foto: H. Grunow).

