

Stadler gewinnt in Slowenien

Stadler hat offenbar die im Sommer 2017 von den Slowenischen Eisenbahnen (SŽ) veröffentlichte Ausschreibung über 25 neue Züge dreier unterschiedlicher Bauarten gewonnen, wie ein italienisches Onlineportal meldet. Kommt das Geschäft im geplanten Rahmen zustande, kann der Schweizer Hersteller zehn Mehrsystem-Flirt, zehn Gleichspannungskiss sowie fünf dieselektrische Züge liefern (siehe auch Bericht in Heft 8-9/2017, S. 404). Laut der Meldung hatte Stadler als einziges Unternehmen ein Angebot für die relativ komplexe Beschaffung mit eher geringen Stückzahlen eingereicht; der Preis soll aber massiv über den Erwartungen der SŽ liegen. Somit dürften noch Verhandlungen zu den Vertragsdetails bevorstehen. (mr/lüt)

Basler Unfall-ICE überführt

Das EVU Railadventure, das sich unter anderem auf den Transport von Unfallfahrzeugen spezialisiert hat, überführte am 22./23. Dezember 2017 den ersten der drei Mittelwagen der ICE-1-Einheit 187, die Ende November bei der Entgleisung des ICE 75 Hamburg – Zürich in Basel SBB stark beschädigt worden waren, in das DB-Instandhaltungswerk Nürnberg. Erste Planungen, die Fahrzeuge auf Loco Buggies zu überführen, wurden verworfen, da der Speisewagen mit seinem „Buckel“ eine massive Profilüberschreitung dargestellt hätte. Es wurde daher entschieden, Tauschdrehgestelle nach Basel zu bringen.

Als erstes Fahrzeug gelangte der Erste-Klasse-Wagen 93 80 5 801 018 als LICE-A 20104 von Basel über Mannheim – Darmstadt – Dieburg – Aschaffenburg – Würzburg nach Nürnberg Rbf. Für die Zuggattung „LICE-A“ – Leer-

ICE-1-Fahrzeuge mit Überschreitung der Fahrzeugbegrenzung – sind von DB Netz bestimmte Laufwege freigegeben, auf denen die Beförderung der etwas breiteren ICE 1/2-Mittelwagen möglich ist, ohne dass dafür eine Ausnahme gemäss § 22 EBO „Begrenzung der Fahrzeuge“ (früher als Lademassüberschreitung bezeichnet) erforderlich wird.

An allen drei verunfallten Wagen war jeweils nur auf einer Seite die Kupplung noch intakt beziehungsweise konnte soweit hergerichtet werden, dass ein Kuppeln überhaupt möglich war; dies war auch der Grund, warum die drei Wagen einzeln von Basel nach Nürnberg transportiert werden mussten. Als Zuglokomotive setzte Railadventure die 103 222 ein; dahinter war einer der Adapterwagen mit höhenverstellbarer Kupplung zur sicheren Verbindung der Fahrzeuge gereiht.

Die Überführung der beiden anderen ICE-1-Wagen stand bei Redaktionsschluss noch aus. Der Rest der Garnitur gelangte als verkürzte Einheit mit eigener Kraft von Basel zum ICE-Werk Hamburg-Eidelstedt. (6034)

Erster Abschnitt der Stadtbahn Aarhus eröffnet

Nachdem die für den 23. September 2017 geplante Eröffnung der Stadtbahn Aarhus äusserst kurzfristig abgesagt werden musste, weil die Betriebsbewilligung ausblieb, konnte knapp drei Monate später, am 21. Dezember, wenigstens die erste Etappe eingeweiht werden. Die Feierlichkeiten mit Gratisfahrten für das Publikum hielt man in einem bescheidenen Rahmen als beim ersten Anlauf vorgesehen. In Betrieb ist nur der zwölf Kilometer lange städtische Abschnitt vom Hauptbahnhof zum Universitätsspital. Auf den ehe-

maligen Vollbahnstrecken nach Grenaa und Odder, die elektrifiziert und für den Stadtbahnbetrieb umgerüstet wurden, verkehren weiterhin Ersatzbusse. Dort ist die Infrastruktur noch nicht überall fertiggestellt, und es gibt Differenzen mit der Aufsichtsbehörde, die zu weiteren Verzögerungen führen: Die Aarhus Letbane als Betreiberin möchte die Betriebsbewilligung nach den Regeln für Neubaustrassen einholen; die Verkehrsbehörde geht hingegen von einer umgebauten Bestandsstrecke aus. Wegen dieses Streits wurde das Gesuch für die Betriebsbewilligung noch gar nicht eingereicht. (lund)

Brite übernimmt bei Hector Rail

Am 8. Januar 2018 hat John Smith, der langjährige Direktor von GB Railfreight (GBRf), die Aufgabe als CEO der schwedischen Hector Rail übernommen. Da GBRf selbst keinen Führungswechsel mitgeteilt hat, ist anzunehmen, dass er die neue Aufgabe zusätzlich wahrnimmt. Smith hatte GB Railfreight 1999 gegründet; im Herbst 2016 wurde das Unternehmen an den Investmentfonds EQT Infrastructure II verkauft, dem bereits Hector Rail gehört.

Die 2004 gegründete Hector Rail ist in den letzten Jahren stark gewachsen und erbringt inzwischen mehr als sieben Millionen Zugkilometer pro Jahr. Zuletzt häuften sich aber die Probleme: Etliche Kaderleute, darunter Geschäftsführer Joakim Landholm, haben das Unternehmen verlassen, und in Norwegen ergab ein behördlicher Audit Mängel bei der Dokumentation sicherheitsrelevanter Abläufe (siehe Meldung im letzten Heft). (mr)

Waggonbau Niesky insolvent

Die Waggonbau Niesky GmbH (WBN) hat nach Informationen der Deutschen Presseagentur trotz guter Auftragslage Mitte Dezember 2017 einen Insolvenzantrag beim Amtsgericht Dresden gestellt. Direkt betroffen sind rund 320 Arbeitsplätze der Stammelegschaft, etwa 100 Zeitarbeiter sowie mehrere hundert Arbeitsplätze bei Zulieferern.

Eduard Janssen, erst seit November 2017 Geschäftsführer der WBN, nennt als Grund zu viele Aufträge mit hoher Komplexität, die „unter dem Strich defizitär abgeschlossen wurden“. Unter anderem liefert WBN derzeit 20 Spezialschotterwagen an SBB Infrastruktur; für den Kanaltunnel-Verkehr wurden kürzlich drei Autotransportzüge für 40 Millionen Euro gebaut. Vorerst läuft die Produktion ohne Einschränkungen weiter; die Auftragsbücher sind offenbar bis über 2020 hinaus voll.

Der sächsische Hersteller von Güterwagen und Drehgestellen gehört seit 2015 der Münchner Beteiligungsgesellschaft Quantum Capital Partners. Diese sah sich laut der Gewerkschaft IG Metall nicht in der Lage, den Verlust aus dem letzten Geschäftsjahr auszugleichen. Mit der Eisenbahnwerk Eberswalde GmbH hatte im März 2017 ein weiteres von Quantum übernommenes Unternehmen Insolvenz anmelden müssen (siehe ERI 5/2017, S. 218). (schr/mr)



Links: Adapter zum Kuppeln von ICE-1/2-Mittelwagen mit dem Railadventure-Zwischenwagen. Hauptluftleitung und Hauptluftbehälterleitung sind in den Adapter integriert und werden automatisch mitgekuppelt (Foto: 6035).

Unten: Die 103 222 mit Kuppelungsadapterwagen Dmz und Unfallwagen 801018 in Neustadt (Aisch) Bahnhof (Foto: U. Miethe, 23. Dezember 2017).



Korrigendum zu Heft 12/2017

„Probleme mit K-Sohlen in Skandinavien“, S. 614: Haparanda ist der schwedische (nicht der finnische) Grenzbahnhof; das finnische Pendant heisst Tornio.