



Der spanische Doppeltriebwagen 2606/2605 als Versuchsträger bei Collanzo in Asturien. Die vordere Hälfte wird von einem Dieselmotor, die hintere von einem Flüssiggasmotor angetrieben (Foto: RENFE).

Flüssiggas-Triebwagen in Spanien

Mit dem Ausbau des normalspurigen AVE-Netzes hat sich der Anteil elektrifizierter Strecken in Spanien in den letzten Jahren deutlich erhöht; bei den Breit- und Meterspurstrecken gab es aber diesbezüglich kaum mehr Fortschritte. Deshalb verabschiedeten das zuständige Ministerium, der Netzbetreiber ADIF und die RENFE 2014 einen Plan, um bis 2020 den Betrieb auf nicht elektrifizierten Strecken umweltfreundlicher und wirtschaftlicher zu gestalten. In diesem Zusammenhang wurde auf dem nordspanischen Meterspurnetz (vormals FEVE) bereits ein Versuchsträger mit Wasserstoffantrieb erprobt.

Am 8. Januar 2018 wurde nun der Start des nach spanischer Darstellung weltweit ersten mit verflüssigtem Erdgas (Liquefied Natural Gas, LNG) angetriebenen Schienenpersonenzugs gefeiert. Beim ehemaligen FEVE-Doppeltriebwagen 2605/2606 (Baujahr 1973, 1999 modernisiert) wurde einer der beiden Dieselmotoren durch einen Flüssiggasmotor ersetzt. Der Prototyp ist jetzt auf der Stichstrecke Baiña – Collanzo bei Oviedo in Asturien unterwegs. Mit den beiden unterschiedlichen Motortypen sollen intensive Vergleiche zu Technik, Zuverlässigkeit, Emissionen und Wirtschaftlichkeit durchgeführt werden.

Weshalb LNG als Treibstoff? Der Generaldirektor der mitbeteiligten staatlichen Enagás listet in der spanischen Fachpresse fünf Gründe auf, weshalb diesem Energieträger der Vorzug gegeben wurde gegenüber Alternativen wie Wasserstoff, Biogas oder verflüssigtem Gas aus Erdöl (Liquefied Petroleum Gas, LPG): Erdgas sei überall leicht zu beschaffen und preislich attraktiv, die Technik sei ausgereift und der Umgang damit sicher;

Korrigenda

Heft 1/2018, Kommentar zur Einweihungsfahrt Frankfurt – Milano, S. 17: Die mit 29,2 % an Air Berlin beteiligte Etihad ist nicht in Katar, sondern in Abu Dhabi, der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate, domiziliert.

Heft 2/2018, Meldung zur neuen Verbindungslinie in Bologna, S. 85: Die neue Spange dient nicht dem Verkehr von/nach Verona, sondern den Zügen aus/in Richtung Padova und Venezia.

Heft 2/2018, Meldung zur Überführung des Basler Unfall-ICE, S. 94: Der von Basel nach Nürnberg überführte ICE-Wagen lief, anders als in der Bildlegende dargestellt, ohne Luftversorgung, also ungebremst, am Zugschluss mit.

zudem seien solche Motoren für alle Fahrzeugtypen tauglich. (wo)

Flirt-Auftrag aus Kalifornien

Die Verkehrsbehörde der kalifornischen Gebietskörperschaft San Bernardino hat bei Stadler für 31,4 Millionen US-Dollar drei zweiteilige Diesel-Flirt bestellt, mit einer Option über weitere drei Züge. Die 48,5 Meter langen Fahrzeuge mit 116 Sitzplätzen sind für das „Redlands Passenger Rail Project“ bestimmt. Diese knapp 15 Kilometer lange Bahnstrecke mit fünf Stationen soll ab 2021 das Zentrum der Stadt San Bernardino mit der Universität in Redlands verbinden. Stadler wird die Fahrzeuge in Salt Lake City bauen. (lüt/mr)

Durchbruch für Stadler in Polen

Nach vielen wenig erfolgreichen Jahren im polnischen Nahverkehrsmarkt hat Stadler dort zwei wichtige Aufträge gewonnen: Die Koleje Mazowieckie (KM) wollen bis zu 71 elektrische Triebzüge bestellen, die Verkehrsbetriebe MPK Kraków bis zu 50 Strassenbahnen.

Im Juni 2006 hatte Stadler den ersten Auftrag aus Polen zur Lieferung von 14 Flirt erhalten; zehn davon betreiben die KM. Nun sollen bis zu 71 Züge der neuesten Flirt-Generation dazukommen. Sie werden für 160 km/h ausgelegt sowie mit dem Zugsicherungssystem ETCS L2 ausgestattet und die üblichen Komforteinrichtungen inklusive WLAN aufweisen. Der erste Abruf soll sechs Züge umfassen; die Unterzeichnung des Liefervertrages steht noch aus. Bei Einlösung aller Optionen käme ein Auftragsvolumen von 2,2 Milliarden Złoty (528 Millionen Euro) zusammen.

Den Auftrag von MPK Kraków hat Stadler zusammen mit Solaris gewonnen; die beiden Unternehmen treten seit vorletztem Jahr bei Tramausschreibungen in Polen als Joint-Venture auf. Es handelt sich um dreiteilige Niederflurfahrzeuge mit 80 Sitzplätzen. 35 Trams werden sogleich bestellt; die Ablieferungen sollen schon in zwei Jahren beginnen. Für weitere 15 Fahrzeuge besteht eine Option. Diese eingerechnet, beträgt das Bestellvolumen 364 Millionen Złoty (87 Millionen Euro). (stad/mr)

Hector Rail darf in Norwegen weiterfahren

Im Oktober 2017 hatte die norwegische Aufsichtsbehörde Statens Jernbanetilsyn (Heft 1/2018, S. 42) sicherheitsrelevante organisatorische Mängel bei Hector Rail gerügt. Inzwischen hat das EVU nachweisen können, dass es die nötigen Verbesserungen eingeleitet hat; damit ist das drohende Fahr-

verbot in Norwegen abgewendet. Einen Ende November eingereichten ersten Bericht von Hector Rail über die getroffenen Massnahmen hatte das Amt noch als ungenügend bezeichnet. (jst)

TX Logistik in Schweden wieder zugelassen

Am 22. Dezember 2017 hat die zu Mercitalia Rail (FS) gehörende TX Logistik (TXL) das Sicherheitszertifikat für Schweden wieder erlangt. Als nächsten Schritt möchte TXL bis im dritten Quartal 2018 auch die Lizenz für Dänemark erreichen, um Züge von Schweden nach Deutschland und weiter nach Südeuropa fahren zu können. Die Gesellschaft verfügt wie DB Cargo Scandinavia und Hector Rail über die erforderlichen Zweisystemlokomotiven. Für einen späteren Zeitpunkt wird auch die Zulassung für Norwegen angestrebt.

Seit Januar fährt TXL die innerschwedischen Verkehre von Malmö nach Eskilstuna und Bro bereits wieder in Eigenregie. Zudem führt das EVU den zu Jahresbeginn von Green Cargo eingestellten Güterzug des Kombinierten Verkehrs von Trelleborg nach Stockholm Årsta weiter.

TXL hatte erstmals 2005 den Güterverkehr in Schweden aufgenommen und sich zum viertgrößten Betreiber entwickelt. Im Herbst 2015 annullierte die Aufsichtsbehörde Trafikstyrelsen die Zulassung, da unter anderem Dokumente zur Ausbildung und zum gesundheitlichen Zustand des Fahrpersonals fehlten. Wegen der Verknüpfung der schwedischen Zulassung mit Norwegen und Dänemark durfte TXL auch in diesen Ländern nicht mehr fahren. Zunächst sprang Rush Rail in Schweden als Traktionär ein; nach deren Konkurs 2016 führte Hector Rail die Transporte weiter. (jst)

Weitere ALP-45 für NJ Transit

Die New Jersey Transit Corporation hat bei Bombardier weitere 17 Zweikraftlokomotiven des Typs ALP-45 bestellt. Mit dieser zweiten Optionseinlösung im Wert von 160 Millionen US-Dollar wächst die Flotte von NJ Transit auf 52 Maschinen. (bom)

Railjet nach Italien

Seit dem 10. Dezember 2017 verkehrt zweimal täglich eine Railjet-Garnitur von Wien nach Venedig und zurück. RJ 131 verlässt die österreichische Hauptstadt in der Fahrplage des bisherigen EC 31 um 6.25 Uhr, der neue RJ 133 fährt sechs Stunden später ab. In der Gegenrichtung starten RJ 132 um 9.55 Uhr und RJ 130 anstelle des EC 30 um 15.55 Uhr in Venezia Santa Lucia. Die Reisezeit beträgt sieben Stunden 40 Minuten.

Für diese Einsätze wurden die 1216 017 – 020 nach Wien Matzleinsdorf umstationiert. Wie bei den anderen Südbahn-Railjets steht der Steuerwagen immer Richtung Norden. Mangels Italien-Zulassung des Steuerwagens wird derzeit in Venezia Santa Lucia noch umfahren; dies soll ab dem Sommer entfallen. Eine Herausforderung bildet der Systemwechsel im Bahnhof Tarvisio Boscoverde bei den Richtung Wien fahrenden Zügen: Der im Wendezugbetrieb aus Italien kommende Steuerwagen wird künftig auf Höhe der Trennstelle halten. Der übernehmende ÖBB-Triebfahrzeugführer legt dann die ersten rund 200 Meter mit der schiebenden 1216 unter Gleichspannungsfahrleitung und im RFI-Modus zurück, bügelt ab und schaltet auf das ÖBB-