

Erster neuer Stadler-Zug in Rio

Nach langjährigen Vorbereitungen bestellte die Corcovado-Zahnradbahn in Rio de Janeiro 2015 bei Stadler drei neue zweiteilige Triebzüge Bhe 4/8 (siehe Heft 2/2016, S. 88). Inzwischen befindet sich der erste Zug in Rio; die beiden weiteren Einheiten sollen im August folgen. Die Jungfernfahrt ist zum 135-Jahr-Jubiläum am 9. Oktober 2019 vorgesehen.

Die Ablösung des 1978 durch SLM und BBC gelieferten Rollmaterials soll dank kürzerer Fahrzeiten einen dichteren Fahrplan erlauben, womit sich die Beförderungsleistung auf der 3,8 Kilometer langen Strecke von 300 auf 600 Personen pro Stunde und Richtung verdoppelt. Die bisherigen Züge verfügen über 124 Sitzplätze in 2+3-Anordnung. Bei den neuen Fahrzeugen sind es 134 Sitze, davon zwölf als Klappsitze; zudem sind 20 Stehplätze zugelassen. Neu ist zusätzlich Platz für Rollstühle und Fahrräder vorhanden. Die nur auf einer Wagenseite angeordneten 1300 mm breiten Fahrzeugtüren erlauben einen raschen Fahrgastwechsel; grosszügige Fenster gewähren eine gute Aussicht.

Die Strecke auf den 710 Meter hohen Corcovado weist Steigungen bis 300 ‰ und Minimalradien von 120 m auf. Dank der modernen Traktionsausrüstung inklusive Rekuperationsbremse sollen sich Energieeinsparungen von bis zu 75 % ergeben. Die gegenwärtigen Triebwagen verkehren nach der schweizerischen Geschwindigkeitsreihe 2 (gemäss AB-EBV 76.1.a), womit sie bei 300 ‰ talwärts mit maximal 12 km/h verkehren dürfen, bergwärts mit 15 km/h. Für die neuen Züge gilt die Geschwindigkeitsreihe 3, womit auch bei der Talfahrt im maximalen Gefälle 15 km/h erlaubt sind.

Die Gesamtkosten der Bahnerneuerung betragen umgerechnet etwa 50 Millionen Schweizer Franken; gut die Hälfte der Summe entfällt auf die Beschaffung der Züge. (lüt)

SJ gewinnt in Norwegen

Die schwedische SJ AB hat in Norwegen das „Trafikpakke 2“ gewonnen. Sie wird damit ab Juni 2020 während mindestens acht Jahren die Strecken Oslo – Trondheim (Dovrebahn), Hamar – Støren (Rørosbahn), Dombås – Åndalsnes (Raumabahn), Trondheim – Steinkjer (Trønderbahn), Trondheim – Storlien (Meråkerbahn) und Trondheim – Bodø (Nordlandsbahn) betreiben. Optional kann die Laufzeit um zwei weitere Jahre verlängert werden.

Grosser Verlierer ist die neuerdings unter dem Namen „Vy“ auftretende Norges Statsbaner AS (NSB), die im vergangenen Jahr bereits das erste, deutlich kleinere Verkehrspaket an die britische Go-Ahead-Gruppe verloren hatte. Bei der nun vergebenen Ausschreibung legte die NSB ein Angebot vor, das laut der Zeitung „Aftenposten“ mit 1,6 Milliarden Kronen (166 Millionen Euro) über die gesamte Laufzeit ausgekommen wäre. Die SJ offerierte aber für lediglich 1,24 Milliarden Kronen. Zum Vergleich: Derzeit zahlt das Eisenbahndirektorat laut dem Zeitungsbericht für den Betrieb der betreffenden Strecken um die 700 Millionen Kronen pro Jahr!

Die neu gegründete SJ Norge erklärt das Niedrigpreisangebot mit der Hoffnung auf mehr Fahrgäste. Das Unternehmen verspricht mehr Züge und auch mehr Reservefahrzeuge, ein besseres kulinarisches Angebot – unter anderem mit der Wiedereinführung von rollenden Minibars – und Lounges in den Bahn-

höfen. Das touristische Potential der Nordlandsbahn soll in Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern besser genutzt werden. Bereits heute fährt die SJ im internationalen Verkehr nach Norwegen, und zwar auf den Strecken Stockholm – Oslo, Göteborg – Halden und Stockholm – Narvik.

Die landeseigene NSB hingegen fürchtet wegen der Eisenbahnreform der Mitte-Rechts-Regierung nach 140 Jahren allmählich um ihre Existenz. Ihr bleiben zwar neben dem aufkommensstarken Nahverkehr in der Region Oslo noch die Bergenbahn, Gjøvik-, Vestfold- und Østfoldbahn, doch soll noch diesen Herbst die prestigeträchtige Bergenbahn ausgeschrieben werden, und bereits wird über ein viertes und fünftes Verkehrspaket debattiert.

Die Sieger von Ausschreibungen fahren mit den bisherigen Fahrzeugen, die neu beklebt werden; das von der staatlichen Norske tog verwaltete Rollmaterial wird Vy entzogen. (jst)

Öresund-Auftrag an SJ

Die SJ AB hat die Ausschreibung für den Betrieb des Öresundståg gewonnen. Der Vertrag beinhaltet auch die Wartung der Züge. Weitere Bewerber waren Transdev und Go-Ahead. Der Vertrag beginnt im Dezember 2020 und hat eine Laufzeit von acht Jahren mit einer Option für weitere zwei Jahre. Heute erbringen DSB und Transdev die Leistung gemeinsam.

Öresundståg ist ein grenzüberschreitendes Verkehrssystem in Südschweden und Dänemark. Zu den Eignern gehören auf schwedischer Seite verschiedene Aufgabenträger und Verkehrsverbände wie Skånetrafiken, Kalmar Länstrafik oder Västtrafik, auf dänischer Seite die unter anderem für den Bahnverkehr zuständige Behörde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Das Liniennetz reicht von Göteborg über Malmö und København nach Helsingør sowie von Kalmar über Malmö nach Karlskrona.

Jeder der 111 dreiteiligen Zweisystemtriebzüge legt gut 250 000 Kilometer pro Jahr zurück. Sie werden in Dänemark als Reihe ET und in Schweden als X31K bezeichnet. Die von Adtranz gefertigten Einheiten durchlaufen gegenwärtig ein umfassendes Modernisierungsprogramm. Ausgeführt werden die Arbeiten von der inzwischen zu Stadler gehörenden Swedtrac Railservices AB, die auch an der Modernisierung der X 2000 der SJ beteiligt ist. (jst)

SNCF mit ETCS-Messzug

Die SNCF hat einen zweiteiligen Dieseltriebzug der Reihe X 72 500 zum ETCS-Messfahrzeug umgebaut. Die Garnitur 72 633/634 gehörte ursprünglich zum Bestand der Region Auvergne und wurde vor einigen Jahren an SNCF Infra verkauft. Nach einer längeren Umbauphase in Nevers und zahlreichen Testfahrten hat die Aufsichtsbehörde EPSF Ende März 2019 die Inbetriebnahmegenehmigung für den umgebauten Zug erteilt. Er darf sowohl auf dem herkömmlichen Netz als auch auf Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt werden; für letztere ist er mit der Führerstandssignalisierung TVM 430 ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs liegt unverändert bei 160 km/h. Der Umbau soll ganze 11 Millionen Euro gekostet haben und wurde laut Aufschriften durch die Europäische Union mitfinanziert. (mr)



Links: Ablieferung des ersten Stadler-Zuges für die Corcovado-Zahnradbahn in Rio de Janeiro (Foto: pd).

Unten: Der ETCS-Messtriebzug der SNCF wartet in Saint-Ouen-les-Docks in der Pariser Banlieue, wo er beheimatet ist, auf eine Testfahrt nach Laroche-Migennes an der Strecke Richtung Dijon (Foto: R. Vergnes, 11. April 2019).

