

## ELP wächst

Der im thurgauischen Frauenfeld domizilierte European Loc Pool (ELP) wächst. Von den 40 bei Stadler Valencia fest bestellten sechachsigen Hybrid-Lokomotiven bestehen inzwischen für 25 Maschinen Leasingverträge, wobei deren Laufzeit üblicherweise bei zehn Jahren liegt. Von den zehn inzwischen von ELP übernommenen Lokomotiven sind derzeit acht in Deutschland kommerziell einsetzbar: fünf sind bei der Heavy Haul Power International GmbH (HHP) aus Erfurt im Einsatz, zwei bei der BoxTango GmbH aus Ostrach und eine bei der BSAS Eisenbahnverkehrs GmbH & Co. KG aus Mülsen. Zwei weitere Lokomotiven sollen bis im Juni 2020 in Skandinavien in Betrieb genommen werden.

Bis Ende April 2020 werden fünf weitere Maschinen von Stadler zur ELP folgen. Inzwischen wird aus der Option von insgesamt 100 Sechachsern der Abruf von weiteren zehn Lokomotiven vorbereitet. Mit der nun vollständigen Zulassung in Deutschland, darf in Bälde mit dem vermehrten Einsatz gerechnet werden. (lüt)

## Metrans-Vectron in Betrieb

Das tschechische EVU Metrans, eine Tochtergesellschaft der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), hat im vergangenen November in Prag die erste von zehn neuen Lokomotiven des Typs Vectron übernommen. Die Fahrzeuge der Reihe 383 werden im Werk

von Siemens Mobility in München-Allach gefertigt und sollen bis zum Frühjahr 2020 vollständig ausgeliefert werden. Sie erreichen eine Höchstleistung von 6,4 MW und eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h. Zudem verfügen die Lokomotiven über die erforderlichen nationalen Zugsteuerungssysteme sowie das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS. Metrans will die Vectron im grenzüberschreitenden Güterverkehr in Mittel- und Osteuropa einsetzen. Sie sind für die Verwendung in Österreich, Tschechien, Deutschland, Ungarn, Polen und der Slowakei zugelassen. Zukünftige Aufrüstungen für den Einsatz in Bulgarien, Kroatien, den Niederlanden, Rumänien, Serbien und Slowenien sind möglich. Mit diesen zehn Maschinen wächst die Metrans-Lokomotivflotte auf annähernd 100 Fahrzeuge. (6693)

## Berlin: Weg frei für Kauf neuer U-Bahn-Züge

Mit dem Ende eines langen Rechtsstreits können die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bis zu 1500 neue U-Bahn-Wagen bei Stadler Pankow bestellen. Der Vergabesenat des Berliner Kammergerichts hat am 20. März 2020 die sofortige Beschwerde des im Vergabeverfahren unterlegenen Bieters Alstom gegen den Beschluss der Vergabekammer des Landes Berlin zurückgewiesen. Alstom war am 30. Juli 2019 mit einem Nachprüfungsantrag vor der Vergabekammer gescheitert, hatte dann aber die Rügen gegen die BVG-Aus-

schreibung vor den Vergabesenat des Kammergerichts als erste gerichtliche Nachprüfungsinstanz weitergezogen. Die Vorsitzende Richterin folgte der Auffassung der Vergabekammer, dass Alstom früher hätte rügen müssen. Das Gesetz sieht keine Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Vergabesenats vor. Dem Kläger Alstom bliebe noch, eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesgerichtshof in Karlsruhe einzureichen.

Der Rahmenvertrag zwischen BVG und Stadler mit einem Gesamtvolumen von bis zu 3 Milliarden Euro umfasst 440 Wagen für die Kleinprofilinlinie U1 bis U4, 1060 Wagen für die Grossprofilinlinie U5 bis U9 sowie die Ersatzteilversorgung während 32 Jahren. Vorgesehen ist eine Mindestbestellmenge von 606 Wagen, die zusammen rund 1,2 Milliarden Euro kosten. Der Nahverkehrsbetreiber beschafft zunächst insgesamt 376 Wagen in Form von zwei- bis vierteiligen Garnituren für die Klein- und Grossprofilstrecken, die schon ab 2022 geliefert werden sollen. Die übrigen 230 Wagen sind laut dem Hersteller fest bestellt, werden jedoch erst später abgerufen. Die neuen Züge aus dem Stadler-Werk in Berlin-Wilhelmsruh erhalten von der BVG die Bezeichnung J (Grossprofil) und JK (Kleinprofil). Sie ähneln den bereits in Berlin auf den Linien U1, U2 und U5 verkehrenden IK-Zügen desselben Herstellers. Verbesserungen gibt es gegenüber dem Vorgängermodell unter anderem im Bereich der Einstiege durch eine geänderte Bautiefe bei den Türsäulen. Für einen ungehinderten Blick durch den Innenraum werden zudem die Informationsbildschirme aus dem Türbereich in den gewölbten Übergang zwischen Seitenwand und Decke verlegt. Klimaanlage sieht die BVG auch bei ihrer jüngsten Fahrzeuggeneration nicht vor. (pd/stad/schr)



## EC Praha – Hamburg auf nördlichem Berliner Aussenring

Die DB hat auf der Strecke Berlin – Wittenberge – Hamburg von Januar bis März 2020 die Schienen zwischen Berlin-Spandau, Falkensee und Brieselang erneuert, so dass abschnittsweise eingleisiger Betrieb bestand. Mehrere Züge der Linie EC27 (Budapest – Praha – Berlin – Hamburg – Kiel/Westerland) wurden daher ab 3. März zwischen Berlin Hbf (tief) und dem nordwestlich der Hauptstadt gelegenen Falkenhagener Kreuz unter Halt ausfall in Spandau abweichend über Berlin Gesundbrunnen (ohne Verkehrshalt) und den nördlichen Berliner Aussenring geführt. Alternativ nutzten die EC-Züge zwischen Brieselang und Spandau auch die Strecke über den Rangierbahnhof Wustermark und Berlin-Staaken. Die eigentlich bis 24. März befristete Umleitung der internationalen Züge war schon zehn Tage früher hinfällig, da Tschechien zum 14. März die Grenzen wegen der Coronavirus-Pandemie auf unbestimmte Zeit geschlossen hat. Die EC-Züge sind seitdem auf den Abschnitt (Břeclav – Praha – Děčín) beschränkt. (schr)

Oben: Der 1600 Tonnen schwere TEC 42409 von RPA mit der Metrans-Vectron 383 405 am 24. März 2020 bei Nettingsdorf auf dem Weg von Ybbs nach Koper. Der Zug wurde in Spielfeld-Strass auf die 362 032 der SZ umgespannt (Foto: 6694).

Unten: Die 193 297 der ČD am 13. März 2020 mit dem umgeleiteten EC 174 Praha – Hamburg-Altona auf dem nördlichen Berliner Aussenring bei Schönfliess (Foto: S. Schrader).