

Tagesverkehr DB – SNCB erst mittelfristig besser

Aus einer Vorlage für die Verbandsversammlung des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland (NVR) geht hervor, dass der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Deutschland und Belgien, der ausschliesslich über Aachen läuft, nicht vor 2025/2026 verbessert werden kann. Derzeit verkehren dort neben den ICE-Zügen Frankfurt (Main) – Bruxelles und den Thalys-Zügen Köln – Bruxelles – Paris sowie dem Nightjet Wien – Bruxelles (zurzeit wegen Covid-19 eingestellt) nur kleine, alte SNCB-Triebzüge des Typs AM 66 im

Stundentakt in der wenig bedarfsgerechten Relation Aachen – Verviers – Spa-Geronstère. Der attraktive IC der Belgischen Staatsbahn (SNCB) Bruxelles – Oostende fährt allerdings ab Eupen, so dass aus Deutschland in Verviers umgestiegen werden muss.

Da die SNCB ihr Netz ab 2022 auf ETCS umstellen will, sind die alten Triebwagen dort bald nicht mehr einsetzbar. Damit ist eine Zwischenlösung erforderlich, bevor ab 2025/2026 die Stromsystem-Wechselstelle von Aachen Hbf auf die freie Strecke bei Hergenrath verlegt wird, so dass generell Zweisystemfahrzeuge erforderlich sind. Ab

dann wäre eine Verknüpfung der IC-Netze Belgiens und Deutschlands mit Mehrsystem-Triebzügen auf der Linie Köln – Bruxelles – Oostende, die einen Flügel von Eupen behalten könnten, realisierbar. Entsprechende Konzepte sollen jetzt entwickelt werden.

Dem Vernehmen nach dringt die deutsche Seite sehr auf diese Verbesserung und steht bis dahin einer zweiten Anbindung Belgiens über Stolberg – Breinig – Eupen im Verlauf der Vennbahn, wie sie insbesondere vom aus Eupen stammenden Präsidenten der Regionalregierung forciert wird, abwartend gegenüber. (wha)

Neue Lokomotive für die Wendelsteinbahn

Im August 2019 bestellte die meterspurige Wendelsteinbahn in Bayern bei Stadler eine zweiachsige Zahnrad-/Adhäsionslokomotive des Typs HGe 2/2. Die Lokomotive ist eine Kombination der meterspurigen (H)Gem 2/2, von der bis dato 16 Exemplare an neun verschiedene Bahnen, unter anderem auch in Spanien und der Slowakei, gingen, sowie der Hem 2/2, von der 2013 zwei Maschinen an die Transports Montreux – Vevey – Riviera für die 800-mm-spurige Zahnradbahn auf den Rochers-de-Naye geliefert wurden. Die Maschine soll 2021 geliefert werden.

Während der geplanten Nutzungsdauer von 30 Jahren ist vorgesehen, die HGe 2/2 5 bei einer jährlichen Laufleistung von 10 000 Kilometer im Personenverkehr, im Baudienst, zur Schneeräumung und im Pannendienst einzusetzen. Mit ihr sollen einerseits die noch fahrtüchtigen HGe 2/2 2 und 3 (Esslingen 3628/1912 und 3629/1912) entlastet und andererseits mit den bestehenden zweiachsigen Wagen eine dritte Komposition für den

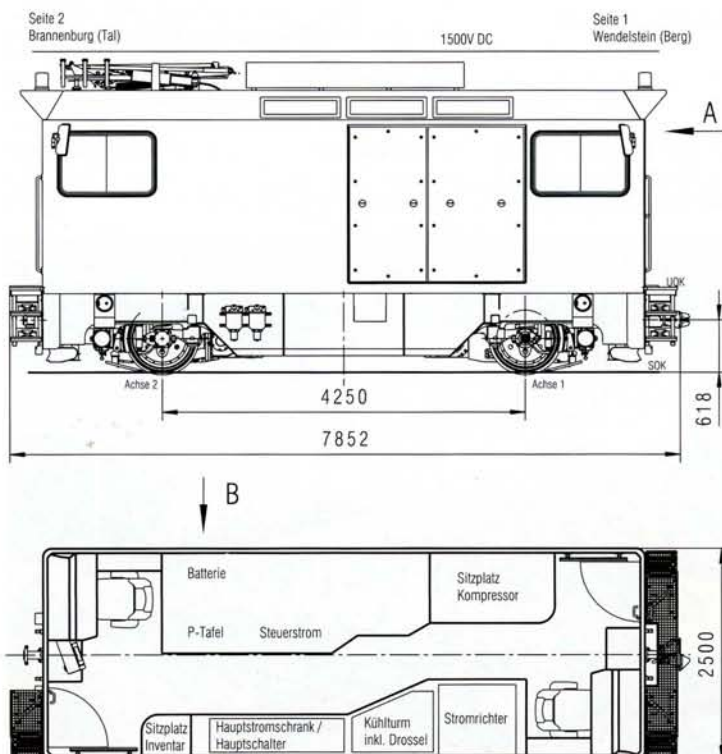
Personenverkehr gebildet werden können, so dass bei Unterhaltsarbeiten an den beiden Beh 4/8 11 und 12 (Baujahr 1990) der Betrieb trotzdem aufrechterhalten werden kann.

Talseitig weist die Lokomotive einen vollwertigen Führerstand auf, bergseitig jedoch nur einen Hilfsführerstand. Zudem besteht eine Funkfernsteuerung. Die Zugkraftübertragung erfolgt über Achslenker. Die elektrische Bremse ist als Rekuperationsbremse als auch Widerstandsbremse ausgelegt. Zudem gibt es eine Druckluftbremse mit Federspeicherbremszylindern. Die Lokomotive wird nach Artikel 76 der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) für die Geschwindigkeitsreihe 2 ausgelegt.

Die anspruchsvolle, 7,66 km lange Strecke der Wendelsteinbahn von 508 bis auf 1723 Meter über Meer weist Neigungen von bis zu 40 ‰ auf den Adhäsions- und bis zu 235 ‰ auf den Zahnstangenabschnitten auf. Die Umgebungstemperatur schwankt zwischen rund -25 °C und zirka +40 °C. (lüt)

Technische Daten der HGe 2/2 5

Achsformel	Bozz
Fahrleitungsspannung	1500 V DC
Dienstmasse	23,5 t
Maximalgeschwindigkeit	
Adhäsion	30 km/h
Zahnrad bergwärts	25 km/h
Zahnrad talwärts	15 km/h
Nennleistung	700 kW
Längsdruckkraft (P IV)	400 kN
Vorstellast	
Adhäsion (maximal 40 ‰)	ca. 120 t
Zahnrad (maximal 235 ‰)	
Zahnrad bergwärts	20 t
Zahnrad talwärts	18 t
Bordnetzspannung	3 x 400 V / 50 Hz
Bordnetzleistung	25 kVA
Batteriespannung	24 V DC
Ladeleistung	8 kW



Typenskizze der Zahnrad-/Adhäsionslokomotive HGe 2/2 5 für die Wendelsteinbahn (Zeichnung: Stadler).

