

## Ukraine-Krieg: zwischen Zukunftsplänen und Nothilfen

Während die Ukraine militärisch um ihr Überleben kämpft, werden bereits Pläne für den Wiederaufbau nach Beendigung des Kriegs geschmiedet. Die polnische Projektgesellschaft Centralny Port Komunikacyjny (CPK) und die Ukrainische Eisenbahn Ukrzaliznyzia (UZ) haben am 19. Januar 2023 im Rahmen der Railways Direction Days eine Kooperationsvereinbarung getroffen, die unter anderem eine Hochgeschwindigkeitsstrecke von Warschau über Lwiw nach Kiew vorsieht. Das Infrastrukturprojekt der CPK umfasst den Bau eines neuen Zentralflyhafens südwestlich Warschaws sowie eines angegliederten Schienenverkehrsknotens inklusive Hochgeschwindigkeitsstrecken in die wichtigsten Zentren Polens und angrenzender Länder. Nun soll eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der geplanten Lubliner HGV-Achse nach Lwiw und Kiew ausgearbeitet werden. Die Strecke soll eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h zulassen und in Normalspur gebaut werden. Man möchte sich für das Vorhaben um EU-Fördermittel bemühen.

### Polnische Breitspurbahn mit Rekordergebnis

Während grenzüberschreitender HGV derzeit noch ein Traum ist, erreicht der Güterverkehr auf der Schiene zwischen der Ukraine und Polen wegen des Kriegs Spitzenleistungen. Der polnische Breitspurbetreiber PKP LHS (Linia Hutnicza Szerokotorowa) transportierte im Jahr 2022 trotz gesunkener Erztransportmengen 11,1 Millionen t Fracht, was

ein Rekordergebnis in der Geschichte des Unternehmens darstellt. Nach eigenen Angaben hatten humanitäre Hilfsgüter für die Ukraine einen signifikanten Anteil am guten Jahresergebnis. Man habe Investitionen von mehr als 57 Millionen Zloty (rund 12,1 Millionen Euro) getätigt, etwa in den Umschlagbahnhof Zamość-Majdan. Die PKP LHS betreibt die knapp 400 km lange Breitspurstrecke vom westukrainischen Wolodymyr nach Slawków in der Woiwodschaft Schlesien. Ihr Hauptzweck ist die Versorgung des Stahlwerks Huta Katowice mit russischem Eisenerz.

### Neue Ermewa-Getreidewagen für RCG

Weiter investiert wird auch in die Getreideverkehre. Die zur ÖBB-Güterverkehrssparte Rail Cargo Austria gehörende Rail Cargo Logistics GmbH (RCL) konnte bereits Ende Oktober des vergangenen Jahres 25 neue Getreidewagen des Typs Tagnpps übernehmen. Weitere 175 sollen bis Ende 2023 ausgeliefert sein, jeder mit einem Ladevolumen von 95 m<sup>3</sup> und einer Kapazität von 69,7 t. Die Tagnpps verfügen unter anderem über GPS-Tracker und sind für den Einbau der digitalen automatischen Kupplung (DAK) vorbereitet. Als innovativ bezeichnet werden Verbesserungen an der Dachkonstruktion und dass die Öffnung nunmehr vom Boden aus erfolgt; es müssen keine Bediener mehr auf das Wagendach klettern. Das Gros der Fahrzeuge soll in die „Grüne Landbrücke“ zur Bewältigung der Getreidetransporte aus der Ukraine integriert werden.

### Warschauer Metrowagen für Kiew

Die Warschauer Metro nimmt derzeit neue sechsteilige Züge von Škoda Transportation in Pilsen in Empfang. Mitte Januar wurde bereits der achte von 37 bestellten Zügen angeliefert. Daher wurde beschlossen, die

60 zu ersetzenden russischen Metrowagen der Baureihen 81-71 und 81-57 nach Kiew abzugeben, wo ähnliche Wagen (allerdings auf Breitspur) verkehren. Zumindest teilweise werden die Fahrzeuge dort wohl als Ersatzteilsender verwendet. Polen hatte in den Jahren 1989 bis 2009 132 Metrowagen bei der russischen Metrowagonmasch beschafft.

### Zürcher Tram 2000 für Winnyzja

Im Dezember 2020 unterzeichnete das Eidgenössische Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) mit der ukrainischen Stadt Winnyzja eine Vereinbarung, dass die Schweiz 35 Tram 2000 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) an die Tramwaje w Winnicy liefert. Die entsprechende Vereinbarung zwischen dem SECO und der VBZ wurde dann im August 2021 abgeschlossen. Die Lieferung sollte in Etappen zwischen 2022 und 2025 stattfinden. Die Gesamtkosten für die Asbestsanierung und den Transport waren auf 3,55 Millionen Franken veranschlagt, davon hätte das SECO 3,25 Millionen Franken übernommen, den Rest die Stadt Winnyzja. Angedacht war auch, ab 2025 eine weitere Tranche von nochmals 35 Tram 2000 zu liefern. Kriegsbedingt zerschlug sich das Vorhaben.

Da die VBZ gegenwärtig 110 neue 43 m lange Flexity erhalten und keine genügend Abstellmöglichkeiten auf den eigenen Gleisen vorhanden sind, müssen mit jedem gelieferten Flexity zwei 21 m lange Tram 2000 von den Gleisen. So ging man dazu über, von den 98 in Frage kommenden Tram 2000 mit Führerstand die ersten zu verschrotten.

Beim SECO hofft man weiterhin, die vereinbarten Tram 2000 doch noch nach Winnyzja liefern zu können. Notgedrungen lagerte das SECO nun bereits fünf Tram 2000 nach Dielsdorf zur Firma Welte-Furrer aus, wo sie seit Mitte Januar 2023 eingezäunt auf der grünen Wiese stehen. (sram/jh/ineu/lüt)

Für die Abgabe nach Winnyzja bestimmte Zürcher Tram 2000 in Dielsdorf, von links nach rechts: 2040, 2041, 2016, 2030 und 2049. Die Endziel- und Linienanzeigen sind teilweise entfernt. Sie werden wohl als Ersatzteile für die vielen defekten Anzeigen bei den noch eingesetzten Fahrzeugen verwendet (Foto: J. Lüthard, 26. Januar 2023).

