

Neue Lokomotive für die Bayerische Zugspitzbahn

Auf den höchsten Berg Deutschlands führt nicht nur die bekannte Zahnradbahn, sondern seit 1963 auch die ebenfalls von der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG (BZB) betriebene Eibsee-Seilbahn. Die 4450 Meter lange Pendelbahn, die einen Höhenunterschied von 1950 Meter überwindet, soll im Mai 2017 abgebrochen und innerhalb von sechs Monaten durch eine neue Pendelbahn in gleicher Lage ersetzt werden. Sie wird mit einer einzigen, 127 Meter hohen Stütze auskommen; die Kabinen sollen 120 statt nur 44 Personen fassen.

Unter anderem um während der Bauzeit die Kapazität der Luftseilbahn ersetzen zu können, hat die BZB bei der Stadler Bussnang AG eine vierachsige Zahnradlokomotive bestellt. Sie soll während der Saison mit zwei vorhandenen oder eventuell neu zu beschaffenden Vorstellwagen eingesetzt werden. Zudem soll die Lokomotive Baumaterial auf die Zugspitze befördern. Auch die Verwendung als Bergungsfahrzeug für liegengeliebene Züge ist vorgesehen.

Die reine Zahnradlokomotive He 4/4 19 wird 36 t wiegen; sie soll mit 1200 kW Dauerleistung und einer maximalen Anfahrzugkraft von 240 kN maximal 30 t ungebremste beziehungsweise 40 t gebremste Last schieben können. Damit sollen auf dem 140% steilen Abschnitt zwischen Grainau und Eibsee 24 km/h erreicht werden, weiter oben, wo die Neigung bis zu 250% beträgt, 20 km/h bergwärts und 15 km/h talwärts.

Da es in Deutschland kein eigenes technisches Regelwerk mehr für Zahnradbahnen gibt, kommen die Schweizer EBV und AB-EBV als Nachweis der „Übereinstimmung mit den anerkannten Regeln der Technik“ beziehungsweise „Nachweis gleicher Sicherheit“ gemäss ESBO §2 (dort Verweis auf EBO §2) zur Anwendung. Jede Achse wird über ein Triebzahnrad mit zwei darauf wirkenden Bandbremsen der beiden unabhängigen

Bremssysteme verfügen. Als Betriebsbremse dient die rekuperative elektrische Bremse, die alternativ auch auf die Bremswiderstände wirkt. Eine Funkfernsteuerung ist vorgesehen. Die Lokomotive wird voraussichtlich ein Einzelstück bleiben. Stadler wird aber soweit wie möglich auf Baugruppen und Konstruktionen von bereits realisierten Zahnradtriebfahrzeugen zurückgreifen. (lüt)

Saarbahn: Abschnitt Heusweiler Markt – Lebach Jabach eröffnet

Am 5. Oktober 2014 wurde der rund zehn Kilometer lange Abschnitt Heusweiler Markt – Lebach-Jabach der Saarbahn nach drei Jahren Bauzeit offiziell in Betrieb genommen; die Kosten betragen rund 53 Millionen Euro. Seit dem 6. Oktober fahren die Züge der Stadtbahnlinie S1 Sarreguemines – Saarbrücken – Lebach-Jabach bis Lebach im Stundentakt, zu den Hauptverkehrszeiten alle 30 Minuten. Der Haltepunkt Lebach-Jabach wird nur montags bis freitags jeweils morgens und nachmittags bedient. Mit der Verlängerung nach Lebach-Jabach ist der Ausbau der S1 vorerst abgeschlossen.

Zwischen Etzenhofen und Lebach fährt die S1 auf der Trasse der bis 1993 stillgelegten Köllertalbahn Völklingen – Lebach; zwischen Lebach und Lebach-Jabach nutzen die Saarbahn-Züge die DB-Strecke Illingen (Saar) – Lebach-Jabach. (pd/fsch)

Weser – Ems-Netz für NWB

Die Nordwestbahn (NWB) hat den Zuschlag für das Weser – Ems-Netz erhalten. Der neue Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von zehn Jahren beginnt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 und umfasst knapp fünf Millionen Zugkilometer pro Jahr auf den Linien RE 18 Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven, RE 19 Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen, RB 58 Osnabrück – Vechta – Bremen und RB 59 Wilhelmshaven – Sande – Esens.

Der Fahrplan wird ab Dezember 2016 durch zusätzliche Fahrten zwischen Wilhelmshaven

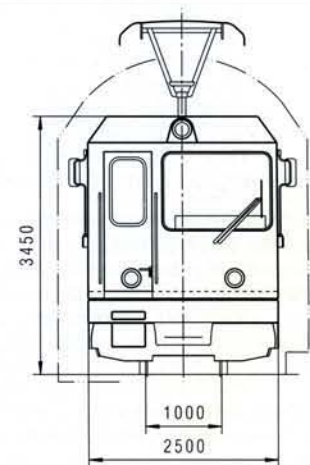
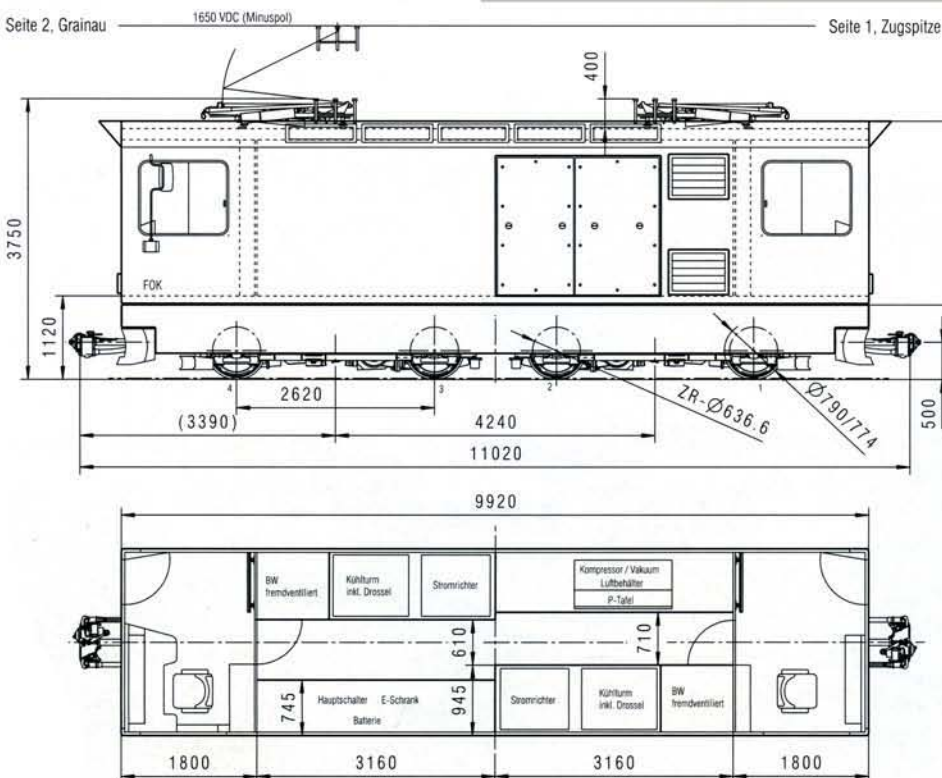
und Oldenburg ergänzt. Für Reisende zwischen Esens und Bremen wird auch am Wochenende eine Direktverbindung mit guten Anschlüssen an die IC-/ICE-Züge in Richtung Hannover, München und Hamburg eingerichtet. Die Mitte September eingeführten Direktverbindungen zwischen Bremen und Wilhelmshaven werden fortgeführt. Der Reisekomfort soll durch ein größeres Sitzplatzangebot, neue Sitze und Informationsbildschirme erhöht werden. Zudem werden auf den Strecken Bremen – Osnabrück und Esens – Wilhelmshaven neu 70 Prozent der Züge von Kundenbetreuern begleitet; bisher waren es nur 40 Prozent. Ab 2016 sollen auch die sechs von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen bereits im April 2014 nachbestellten Coradia Lint 41 bei der NWB zum Einsatz kommen. (pd)

Neue Strassenbahnen für Leipzig

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) beschaffen fünf neue Niederflurstrassenbahnen. Das Land Sachsen fördert diese Investition mit 7,7 Millionen Euro. Insgesamt sollen 41 Neufahrzeuge gekauft werden; es wird damit gerechnet, dass das Land auch für die weiteren 36 Strassenbahnen Fördermittel bereitstellt. Der Auftrag soll laut gut unterrichteter Quellen an den polnischen Hersteller Solaris vergeben werden; die einheimische Heiterblick GmbH würde demnach leer ausgehen. Die neuen Fahrzeuge sollen ab 2016 die bis zu 45 Jahre alten Tatra-Strassenbahnen des Typs T4D ersetzen, von denen derzeit noch mehr als 100 Fahrzeuge bei den LVB im Einsatz sind. (pd/fsch)

Neuer Containerterminal in Bad Bentheim

Am 24. Oktober wurde der neue Containerterminal in Bad Bentheim Nord an der Strecke Bad Bentheim – Coevorden offiziell eröffnet. Bereits am 1. September hatten der Terminalbetreiber CTT und die Bentheimer Eisenbahn (BE) eine den Terminal erschliessende Zug-



Typenzeichnung und Disposition der neuen Zahnradlokomotive für die Bayerische Zugspitzbahn (Zeichnung: Stadler).