



## Arriva-Tochter GNWR darf auf Westküsten-Linie

**Großbritannien** Die Great North Western Railway Comp (GNWR), eine Tochter der zu 95 % der Arriva UK Trains gehörenden Alliance Rail Holding, darf bis 2027 auf der Western Coast Main Line (WCML) eigenwirtschaftlichen Verkehr anbieten. Das Office of Rail Regulation (ORR) hat am 07.08.2015 das „Go“ gegeben, außerhalb der Hauptverkehrszeit zwischen London und Blackpool North sechs Zugpaare, an Sonntagen nur fünf, anzubieten. GNWR will für den Betrieb, der möglichst bereits Ende 2017 starten soll, vier neue sechsteilige UK-Pendolino-Einheiten beschaffen (lassen). GNWR will ab London Eus-

ton fahren, Network Rail hat aber nur den 5 km nördlich gelegenen Bahnhof Queen's Park zugesichert. Grund sind die geplanten Bauarbeiten für die High Speed 2. GNWR tritt mit dem Franchise Inter-City West Coast (ICWC) – betrieben von Virgin Trains – in den Wettbewerb.

Später will GNWR auch nach Leeds fahren. Voraussetzung hierfür ist aber die von Network Rail geplante Elektrifizierung Manchester Victoria – Huddersfield – Leeds (Trans-Pennine route). Zur Open-Access Strategie von Arriva UK siehe *Rail Business* 29/15. **RB 17.8.15 [cm]**  
[www.alliancerail.co.uk/gnwr/](http://www.alliancerail.co.uk/gnwr/)

## Über den Gotthard nur noch mit ETCS L2

**SBB** Die Strecke über den Gotthard kann seit 16.08.2015 nur noch mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 befahren werden. In der Nacht zuvor haben die SBB den 19 km langen Abschnitt zwischen Brunnen und Erstfeld auf ETCS L2 Baseline 3.4.0 umgestellt. Am 01.11.2015 folgen dann die südlichen 20 km zwischen Castione und Pollegio.

Um das ambitionierte Betriebsprogramm im Gotthard-Basistunnel (je Stunde maximal zwei Fernzüge mit 200 km/h und sechs Güterzüge mit 100 km/h) fahren zu können, ist die Einbindung der Zulaufstrecken unabdingbar. Heute ist zwischen Basel und Chiasso eine Zugfolgezeit von vier Minuten möglich, ab 2020 werden es durchgehend drei Minuten sein. Um aber in der Zwischenzeit den Tunnel wie geplant nutzen zu können, müssen zumindest die unmittelbaren Zulaufstrecken eine kürzere Zugfolgezeit ermöglichen. Die Umstellung erfolgt schon jetzt, um bis zu Eröffnung des Tunnels das umfangreiche Testprogramm überhaupt durchführen zu können.

Erhöhte Ansprüche entstehen hier bei der Ausbildung (allein die SBB müssen 3900 Mitarbeiter schulen) sowie im Betrieb. So muss bei Mehrfachtraktion die führende Lok ETCS-tauglich sein. Und da DB Schenker Rail (DBSR) erst ab Oktober 2015 schweiztaugliche 185 mit ETCS zur Verfügung hat, werden alle DB-Güterzüge via Gotthard ab Basel durch SBB Cargo bespannt. Als Ausgleich stellt DBSR der SBB Cargo 21 Loks der BR 185 für den Binnenverkehr zur Verfügung. **RB 17.8.15 [jdl/cm]**

Grafik: GNWR



Neuaufgabe  
2015

HANDBUCH

## Entwerfen von Bahnanlagen

Das Kompendium für die Praxis des Eisenbahnbaus!

**JETZT BESTELLEN UND ÜBER 20% SPAREN!**

PER E-MAIL: buch@dvvmedia.com  
 PER FAX: 040/23714-450 oder  
 PER TELEFON: 040/23714-440

Mehr Infos unter [www.eurailpress.de/evb](http://www.eurailpress.de/evb)