

Infrastruktur kann das Problem werden

Alternative Antriebe Der lokal CO₂-freie Regionalverkehr ist in (fast) aller Munde. Dabei zeigt sich, dass fahrzeugseitig derzeit viel passiert. Fast alle Hersteller sind mit unterschiedlichen Antrieben aktiv, erste Fahrzeuge fahren bereits. Deutlich schwieriger ist die Situation bei der Ladeinfrastruktur und dabei insbesondere für die Batterie-Züge. Dies kam deutlich auf dem 2. Eurailpress-Forum „Alternative Antriebe im SPNV“ zutage.

Dass der erste, planmäßig eingesetzte Brennstoffzellen-Zug einsatzbereit ist, zeigte Stefan Schrank, Projektleiter des iLint bei Alstom. Zwar erreiche die Verfügbarkeit noch nicht die Werte des Diesel-Triebwagens, bei den Energiekosten jedoch schlage er ihn. Grund sei das Energiemanagement bezüglich der Batterie, die die Wirtschaftlichkeit des Zuges anhebe. Mehr zu den Erfahrungen in *Rail Business* 21/19. Die ÖBB stehen vor dem Testeinsatz des BEMU (Batteriezug) CityJet eco. Darüber berichtete Roman Miklautz von der ÖBB PV AG. Und Siemens befindet sich mit dem Mireo Plus auf Basis der Mireo-Plattform bei der konkreten Umsetzung eines BEMU und eines HMU (s.a. S. 6/7). In diesem Zusammenhang machte Norbert Klein von Dr. Bitterberg & Partner – Beratende Ingenieure (Zugpool) deutlich, dass ein ausgeklügeltes Energiemanagementsystem der Züge mit neuen Antrieben unabdingbar sei.

Jost Knebel, CEO von Netinera Deutschland, äußerte die Befürchtung über deutlich höhere Fahrzeugbeschaffungskosten und lange Lieferverzögerungen. Aus Sicht eines EVU sei für die Angebotserstellung derzeit zudem noch völlig unklar, was bei diesen Fahrzeugen an Energiekosten anzusetzen sei. Weiter könnten die Ladezeiten der BEMU das Zeitfenster für die Instandhaltung schrumpfen lassen. Diese sei ohnehin schon schwer bezüglich Umfang und Ersatzteile zu kalkulieren.

Ladestation: Serviceeinrichtung oder Infrastruktur?

Bei der Infrastruktur zeigten sich deutlich Unterschiede zwischen den Energieträgern. Scheinbar hat es der BEMU leichter aufgrund der vielen Bahnhöfe mit Oberleitung – es zeigte sich aber, dass das Gegenteil zutrifft. Die rechtliche Situation ist für die Wasserstofftankstel-

le eindeutig: Sie ist eine Serviceeinrichtung (SE). Hier stellt sich die Frage eher, wer sie errichtet. Der Hersteller (was Alstom konkret in Bremervörde umsetzt) oder der Infrastrukturbetreiber. Die DB Energie zeige hier großes Interesse, wie Marcus Kliefoth vortrug. Das Unternehmen will hier „Standards etablieren“. Ein Problem könne hier aber die Preisgestaltung sein, so Kliefoth, vertragliche Preisbindungen über die Laufzeit der Verkehrsverträge seien „problematisch“, sofern es nicht eine Befreiung von den regulatorischen Pflichten gäbe.

Strittiger ist dagegen die Frage, wie Oberleitungsinseln (OL-Inseln) oder kurze Oberleitungsabschnitte in Bahnhöfen rechtlich einzuordnen sind. DB Energie und DB Netz sehen diese klar als Teil der „streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom“, dagegen spräche auch nicht die Zwischenspeicherung des Stroms in Batterien. Sollten solche Anlagen als SE eingeordnet werden, sieht die DB darin Nachteile. Es würden neue Rechtsverhältnisse zwischen EVU, den Betreibern der SE und dem Bahnstromnetzbetreiber (BNB) entstehen, für die es bislang keinen Rechtsrahmen gäbe. Auch sei die Erfassung der Energieverbräuche problematisch.

Andere Sektorteilnehmer sehen dies etwas anders. So machte Volker Heepen von der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) deutlich, dass er bei der Infrastruktur, die das Land finanziere, auch mitreden wolle. Zudem sei die Auffassung der DB Netz, für OL-Inseln das Planfeststellungsverfahren anzuwenden, kontraproduktiv – immerhin sprach Stefan el-Barudi der DB Netz-Rechtsabteilung von fünf Jahren zur Umsetzung solcher Anlagen. Hier müssten laut Heepen seitens der öffentlichen Hand neue Wege gefunden werden. Knebel verwies darauf, dass – trotz ungeklärter Probleme – die Oberleitung an den Autobahnen schnell aufgebaut sei, dass müsse auch bei der Bahn gehen. El-Barudi sieht Probleme für eine schnelle Umsetzung beispielsweise bei zu großen Bahnsteigdächern. Axel Schuppe vom Verband der Bahnindustrie (VDB) machte deutlich, dass die Zeitschienen für Fahrzeugbau und die Erstellung der Infrastruktur „synchronisiert“ werden müssten. RB 13.5.19 (cm)

Bahngipfel: Neuer EC nach Breslau und Krakau

Deutschland/Polen Wieder EC-Züge zwischen Berlin und Wroclaw bzw. Kraków via Frankfurt (Oder) ab Dezember 2020 – das ist das einzige konkrete Ergebnis des 4. Deutsch-Polnischen Bahngipfels vom 08.05.2019. Zeitgleich wird der Kulturzug Berlin–Wroclaw eingestellt. Unabhängig davon hat die PKP angekündigt, ab Dezember 2020 sieben statt vier Zugpaare Warschau–Berlin anzubieten. RB 13.5.19 (cm)

SBB: Verfügbarkeit der FV-Dosto gestiegen

Schweiz Die SBB konnten zusammen mit Bombardier jüngst die Verfügbarkeit der Twindexx FV-Dosto deutlich verbessern. Im März fuhren die Züge im Schnitt 3500 km statt wie anfänglich 850 km ohne Störung – was aber noch weit entfernt ist von den 10000 km bei den IC2000. Aktuell sind 30 Mitarbeiter seitens Bombardier mit Optimierungen beauftragt. Durch eine neue Software konnten die Tür- und Schiebetrittstörungen um über 50% reduziert werden. Ein Zug erhielt ein neues Radprofil. Die Software für die Wankkompensationssteuerung erhielt eine Anpassung. Beides zusammen verbessert die Laufruhe deutlich. Bis Dezember 2019 sollen alle Züge die bislang nicht zugelassenen Änderungen erhalten. In den kommenden Monaten sind weitere Optimierungen vorgesehen.

Nun wollen die SBB kurzfristig bis zu fünf weitere Züge übernehmen. Ab Dezember 2019 sollen die FV-Dosto erstmals auf einer IC-Verbindung zum Einsatz kommen (*Rail Business* vom 07.05.2019). Dann benötigen die SBB mindestens 25 Einheiten – derzeit sind zwölf Einheiten (vorläufig) abgenommen.

Und noch immer ist die Klage vom Verband Inclusion Handicap anhängig. Unabhängig davon hat sich Bombardier bereit erklärt, die Rampen, die durch Fertigungstoleranzen steiler als die zugesagten 15% sind, nachzubessern. Von 76 vermessenen Rampen waren sieben zu steil, eine wich um 0,3% oder 2,4 mm ab.

Von den 460 Wagenkästen sind inzwischen 330 hergestellt und 275 fertig montiert. RB 13.5.19 (lüt/cm)