

## Berichte international

### Wieder Nachtzug Wien – Berlin

Die ÖBB werden zum Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2018 das Nightjet-Zugpaar 456/457 zwischen Wien und Berlin lancieren, womit die beiden Hauptstädte nach einjährigem Unterbruch wieder über Nacht miteinander verbunden sind. Der Zug wird anders als früher nicht mehr über Praha und Dresden verkehren, sondern den weiter östlich liegenden Weg über Wrocław (Breslau) in Polen nehmen. Die Fahrzeiten werden so gelegt, dass auch Tagesrandreisende zwischen Wrocław und Berlin den Zug nutzen können, was eine frühe Abfahrt in Berlin (voraussichtlich 18.40 Uhr) und in der Gegenrichtung eine frühe Ankunft (Berlin Hbf an 9.15 Uhr) zur Folge hat. Geprüft wird noch, ob auch eine Wagengruppe Budapest – Berlin in den Zuglauf integriert werden kann. (mr)

### Marktanteil von HŽ Cargo rückläufig

In Kroatien verliert die staatliche Güterbahn HŽ Cargo immer mehr Aufträge an die Konkurrenz: Der Marktanteil in Tonnenkilometern ist von 85 % im Jahr 2016 auf 72 % im vergangenen Jahr gefallen. Nimmt man die Zugkilometer als Massstab, kommt HŽ Cargo auf 76 %. Der Rückgang ist vor allem auf das Wachstum der Unternehmen PPD Transport (6,1 %), Train Hungary Magánvasút (7,2 %) und Rail & Sea (2,2 %) zurückzuführen; bei Rail Cargo Carrier Croatia (7,6 %) blieb der Anteil unverändert. Die von den Güterbahnen transportierte Gesamtmenge ist 2017 um 1 % gewachsen. (bac)

### Erster Talent 3 für die ÖBB in der Testphase

„Nur 300 Tage nach der Vertragsunterzeichnung“ habe der erste Talent-3-Triebzug für die ÖBB die Testphase angetreten, teilte Bombardier am 20. April 2018 über Facebook mit. Das ist insofern kurios, als laut offizieller Pressemitteilung vom 29. Dezember 2016 die 21 Züge für Vorarlberg am 27. Dezember 2016 bestellt worden waren – zeitgleich mit dem Abschluss eines Rahmenvertrags, der die Lieferung von bis zu 300 Talent 3 an die ÖBB vorsieht. Somit sind bis zum 20. April 2018 nicht 300, sondern rund 475 Tage vergangen. (mr)

### Regio-Jet wächst und wächst

Am 14. April 2018 sind die beiden ersten von acht für Regio-Jet bestimmten neuen Traxx-Lokomotiven des Typs MS2E in Tschechien eingetroffen. Nach einer Testreihe im Versuchszentrum Velim sollen sie bereits ab Mai im IC-Verkehr auf den Strecken Praha – Košice, Praha – Brno – Bratislava und Praha – Brno – Wien eingesetzt werden. Regio-Jet setzt somit erstmals auf Bombardier-Lokomotiven; neben den Škoda-Altbaufahrzeugen der Reihe 162 hat das Unternehmen acht bei ELL beziehungsweise Lokotrain gemietete Vectron der Reihe 193 im Bestand. Die drei Lokotrain-Maschinen sollen nach Ablieferung der Traxx-Flotte zurückgegeben werden.

Ebenfalls noch im Mai soll die Ablieferung von weiteren sechs Neubau-Reisezugwagen beginnen, die Regio-Jet beim rumänischen Hersteller Astra Vagoane Călători bestellt hat.

Für das erste Quartal 2018 meldet das EVU einen Fahrgastzuwachs um 30 % auf 1,25 Millionen Passagiere, was vor allem den neuen Verbindungen nach Wien zu verdanken ist, die offensichtlich gut angenommen werden. Dazu kommt, dass Regio-Jet dank diesem Ausbau zwischen Prag und Brünn, den beiden grössten Städten Tschechiens, nun neun Zugpaare pro Tag anbieten kann. (vos)

### Slowakei: Gefragte Autoreisezüge

Knapp 20 000 Fahrzeuge beförderten im vergangenen Jahr die auf den Linien Praha – Poprad – Košice – Humenné und Bratislava – Košice – Humenné angebotenen Autoreisezüge, 12 % mehr als noch 2016. Gut die Hälfte des Gesamtaufkommens entfiel auf die Relation Praha – Košice, die ab 60 Euro zu haben ist (Fahrzeug plus ein Sitzplatz). Optional kann man einen Liegeplatz in einem der ansprechend modernisierten Schlaf- oder Liegewagen buchen. (ineu)

### Neue Trams erreichen Ostrava

In der tschechischen Stadt Ostrava ist die erste von mindestens 30 Stadler-Niederflurstrassenbahnen eingetroffen, welche die dortigen Verkehrsbetriebe erhalten. Der Hersteller bezeichnet die Fahrzeuge als „Tango NF2“; vom Aussehen her erinnern sie eher an den in

Weissrussland entwickelten Typ Metelitsa. Die Wagenkästen der zweiteiligen, 24,9 Meter langen Fahrzeuge mit 61 Sitzplätzen stammen denn auch aus Minsk; die Endmontage wird dagegen im polnischen Siedlce erledigt. TSA liefert die Antriebsausrüstung, Vossloh Kiepe die Klimaanlage. Der Einsatz auf dem gut 60 Kilometer langen Netz mit 15 Linien soll im August beginnen. (bac/mr)

### Italien-Zulassung der ÖBB-Vectron verzögert sich

Dass sich die italienische Zulassungsbehörde für Eisenbahnfahrzeuge in den vergangenen Jahren – nicht nur – bei den ÖBB kaum Freunde geschaffen hat, ist bekannt. Dies dürfte sich in absehbarer Zeit auch nicht ändern: Wie Anfang Mai bekannt wurde, kann Siemens den vertraglich vereinbarten Termin vom 28. Mai 2018 für die Zulassung der neuen ÖBB-Vectron der Reihe 1293 nicht einhalten. Laut ÖBB liegt die Ursache in „administrativen Problemen“; das Zulassungsverfahren sei von Siemens wohl unterschätzt worden. Die bereits ausgelieferte 1293 001 wurde wieder ins Siemens-Werk München-Allach überführt, die für den 3. Mai geplante Auslieferung der 1293 002 und 003 storniert. Siemens habe versichert, die Zulassung innerhalb von zwei Monaten zu erhalten, teilten die ÖBB auf Anfrage mit. Mit Siemens wurde vereinbart, dass ab 28. Mai zwei Ersatzlokomotiven gestellt werden. (pw)

### Schweizer „Öchsle“-Wagen in Österreich revidiert

Am 20. April 2018 hat die württembergische 750-mm-Museumsbahn „Öchsle“ ihren bei der Zillertalbahn revidierten Personenwagen KB4i 4044 Stg zurückerhalten. Bevor der Wagen Anfang März 2017 in die Zillertaler Werkstätte nach Jenbach gelangte, hatten

Unten links: Der erste Talent-3-Triebzug der Reihe 4758 für die ÖBB auf einem Testgleis in Hennigsdorf (Foto: Bombardier).

Unten rechts: In Ostrava wird die erste von mindestens 30 neuen Niederflurstrassenbahnen abgeladen (Foto: Verkehrsbetriebe Ostrava; Sammlung Bačić).





Oben: Der auf einem Strassentieflader aus Jenbach angekommene KB4i 4044 Stg wird in Warthausen auf die Schienen gesetzt. Die Plattform auf der rechten Seite wurde für den Rollstuhlverlad angepasst. In der betriebseigenen Werkstatt des „Öchsle“ werden nun noch Beleuchtung und Anschriften vervollständigt (Foto: J. Lüthard, 20. April 2018).

Unten: Der neue Torpedowagen des Voestalpine-Stahlwerks in Leoben-Donawitz kann bis zu 185 Tonnen Flüssigstahl aufnehmen (Foto: Unex).

Freiwillige bereits das gesamte Untergestell sowie die Drehgestelle revidiert. In Jenbach erfolgte die Instandsetzung des ganzen Wagenkastens und die Anpassung eines Wagenendes für den Transport von bis zu sechs Rollstühlen. Dies erforderte insbesondere den Umbau der Türen.

Ursprünglich wurde der Wagen 1924 von der SWS, Schlieren, als C4 44 zusammen mit dem C4 45 für die Waldenburgerbahn gebaut. 1992 kam er zur Rheinregulierungsbahn, 1996 nach Oberschwaben. Der Wagen 45 gelangte via Mariazell ebenfalls zur zwischen Ochsenhausen und Warthausen verkehrenden Museumsbahn, auf der weitere Wagen mit Schweizer Herkunft im Einsatz stehen. Da der geplante Bau einer Wagenhalle in Warthausen auf sich warten lässt, dürfte in absehbarer Zeit ein weiterer Wagen zur Aufarbeitung nach Jenbach transportiert werden. (lüt)

### Torpedowagen für Voestalpine

Für das auf die Produktion von Eisenbahnschienen spezialisierte Stahlwerk in Leoben-Donawitz bestellte Voestalpine im April 2017 beim tschechischen Hersteller Unex sowie bei CEC Cranes ein 20achsiges Spezialfahrzeug für den Transport von flüssigem Eisen. Anfang Februar 2018 wurde das 35,6 Meter lange Gefährt mit einem Zylinderdurchmesser von 2,9 Metern an den Kunden übergeben. Das Eigengewicht des nur werksintern mit maximal 15 km/h eingesetzten Wagens beträgt 220 Tonnen; 74 Tonnen entfallen allein auf die Schamottstein-Auskleidung, die nötig ist, um das rund 1500 Grad heiße Roheisen mit möglichst geringem Wärmeverlust vom Schmelzofen zur Giesserei zu transportieren. Die Nutzlast wird mit 185 Tonnen angegeben. (pd/mr)

### Neue ETCS-Ausschreibung in Tschechien

Die Tschechischen Eisenbahnen (ČD) haben erneut die Lieferung von ETCS-Bordausrüstungen für eine grosse Zahl von Fahrzeugen ausgeschrieben. Es geht um insgesamt 468 Lokomotiven und Triebzüge in 24 verschiedenen Ausführungen, unter anderem die Reihen 163, 362, 380, 440/640/650 (Regio-Panther), 680 (Pendolino), 841 (Regio-Shuttle) und 844 (Regio-Shark). Das Auftragsvolumen wird auf umgerechnet 184 Millionen Euro geschätzt. Eine erste ETCS-Ausschreibung mussten die ČD vor rund einem Jahr mangels Offerten abbrechen.

Die ČD haben zudem einen Rahmenvertrag für die Lieferung von elektrischen Regionalverkehrs-Triebzügen mit einer Kapazität von 140 bis 160 Sitzplätzen ausgeschrieben, mit dem Ziel, bei Bedarf in kurzer Zeit solche Fahrzeuge beschaffen zu können. Diese Züge werden von Beginn an eine ETCS-Ausrüstung erhalten. Derzeit laufen mit verschiedenen Regionen Gespräche hinsichtlich der künftigen Verkehrsverträge; dabei spielt die Er-



neuerung der teilweise immer noch überalterten Flotte eine wichtige Rolle. (vos)

### Weitere Mehrsystemlokomotiven für die ČD

Die Tschechischen Eisenbahnen (ČD) haben die Anmietung von 15 Mehrsystemlokomotiven für den Binnenverkehr sowie für Einsätze nach Österreich und in die Slowakei angekündigt. Sie sollen ab Herbst 2019 während fünf Jahren die ČD-Flotte verstärken. Für die Wartung der Lokomotiven, die über eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h verfügen müssen, wird der – noch zu bestimmende – Vermieter zuständig sein.

Die ČD setzen bereits zehn Vectron MS von ELL im Personenverkehr ein, unter anderem im EC-Verkehr Praha – Dresden (– Berlin – Hamburg). (pd)

### Zehn Akiem-Lokomotiven für Interporto Servizi Cargo

Das italienische Güter-EVU Interporto Servizi Cargo (ISC) mietet bei Akiem zehn Traxx-Mehrsystemlokomotiven der neuesten Generation MS3, um ein neues Netz von schnellen Nachtverbindungen aufzubauen. ISC hat vom Bahninfrastrukturbetreiber RFI die Erlaubnis

erhalten, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Bologna – Firenze nachts für Güterzüge zu nutzen. Diese sollen insbesondere Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von vier Metern transportieren, was auf dem konventionellen Netz aus Profilgründen nicht überall möglich ist. Die Triebfahrzeuge, die auch im internationalen Verkehr nach Deutschland und Österreich verwendbar sind, werden während zehn Jahren im sogenannten Full Service angemietet; Bombardier wird die Wartung in eigenen Werkstätten, aber auch im Depot von ISC in Nola bei Neapel erledigen. Eine Option ermöglicht bei Bedarf die Anmietung weiterer sechs Lokomotiven.

ISC ist eine Tochtergesellschaft des Terminalbetreibers „Interporto Campano“ in Nola. Geschäftsführer Giuseppe Sciarrone leitete um die Jahrtausendwende die erste bedeutende private Güterbahn Italiens, die Rail Traction Company, und gehörte später zu den Gründungsmitgliedern des Personenverkehrs-Anbieters NTV. ISC verbindet mit Intermodalzügen die norditalienischen Terminals Bologna, Busto, Milano-Segrate und Verona Quadrante Europa mit den süditalienischen Terminals in Bari, Nola und Pomezia. Bislang setzt das Unternehmen Lokomotiven der Reihen 189 (Siemens ES 64 F4) und 483 (Bombardier Traxx F140 DC) ein. (pd/mr)