

## Großbritannien

### KERNENERGIE FÜR BRITISCHE ZÜGE

Die britische Network Rail Ltd., die Besitzerin und Betreiberin der gesamten Bahninfrastruktur Großbritanniens, hat mit der EDF Energy plc einen Zehnjahresvertrag abgeschlossen. Die Network Rail will ihr zunehmend elektrifiziertes Bahnsystem exklusiv mit Strom aus britischen Kernkraftwerken versorgen. Die Network Rail gehört mit einem Jahresverbrauch von 3,2 TWh zu den größten Stromkonsumenten Großbritanniens. Der nun unterzeichnete Vertrag mit der EDF Energy umfasst die Lieferung von rund 3,2 TWh Strom jährlich während der nächsten zehn Jahre – ausschließlich aus Kernkraftwerken. Der größte Teil dieses Stroms wird zum Antrieb der Züge verwendet, schreibt die EDF Energy in einer Medienmitteilung. Gegenwärtig fahren rund 55 % der Züge mit Strom. Dieser Anteil soll in den nächsten Jahren kontinuierlich auf 75 % im Jahr 2020 erhöht werden, denn die Elektrifizierung von zusätzlichen rund 3.200 km des britischen Schienennetzes ist geplant und eingeleitet. (EDF Energy, Medienmitteilung)

### 37,5 MRD. £ FÜR DIE SCHIENE

Einen über fünf Jahre laufenden Investitionsplan über 37,5 Mrd £ hat die britische Network Rail dem Office of Rail Regulation (ORR) übergeben. Der bis 2019 laufende Plan verspricht schnellere Fahrten, größere Kapazitäten und verbesserte Zuverlässigkeit, lässt sich aber nur über Einsparungen und steigende Fahrpreise verwirklichen. Die Aufstellung beinhaltet 1.000 Meilen zu elektrifizierende Strecken einschließlich der Great Western und Midland Main Line. Insgesamt 600 Mio. £ sind zum Schutz von Gleisen und Brücken gegen Überschwemmungen und Naturereignisse eingestellt. Vorgesehen sind im Plan ferner eine Zunahme des Verkehrs um 225 Mio. Fahrgäste pro Jahr und 355.000 Züge. Dies entspricht der höchsten je erreichten Zunahme in Großbritannien. Bereitgestellt werden sollen auch 20 Prozent mehr Sitzplätze zu den Spitzenzeiten in der Londoner Innenstadt und 32 Prozent mehr in großen Städten in England und Wales. Weiter sieht der Plan zusätzlich 700 Züge pro Tag zur Verknüpfung wichtiger

nordenglischer Städte und eine zehnmündige Verringerung der Fahrzeiten zwischen Manchester und Leeds vor. Eine Mrd. £ sollen in die Verbesserung der Infrastruktur im Süden und Südwesten fließen. Ferner sind vier Mrd. £ für Verbesserungen in Schottland einschließlich der Wiedereröffnung von 31 Meilen vor 50 Jahren geschlossener Strecken eingeplant. Insgesamt will Network Rail die Kosten für den Betrieb der britischen Eisenbahnen um weitere 18 % senken und jährliche öffentliche Zuschüsse auf 2,6 bis 2,9 Mrd. £ im Jahr 2019 reduzieren, gegenüber 4,5 Mrd. £ im Jahr 2009 und 7 Mrd. £ in 2004. (NaNa)

## Italien

### GENUESER ZAHNRADBAHN FÄHRT WIEDER

Seit 13. November 2012 findet wieder Fahrgastbetrieb auf der gesamten 1,1 km langen Strecke der Genueser Zahnradbahn Principe – Granarolo (1.200 mm) statt. Lange sah es nicht sonderlich gut aus für die kleine, 1901 eröffnete Bahn, da aufgrund des desolaten Zustandes der Infrastruktur ein sicherer Betrieb nicht mehr möglich war. So wurde z.B. in letzter Zeit vor der „Stilllegung“ nur noch kurz vor die Ausweiche gefahren. Der ganze Unterbau erstrahlt nun in neuen Glanz und einige der zahlreichen Zwischenhaltstellen sind behindertenfreundlich umgebaut worden. Das bisherige Zahnradsystem Rigenbach ist durch das System Strub ersetzt worden. Köstlich: Die oberste Zwischenstation und die Bergstation (mit Werkstatt) liegen knapp 30 Meter auseinander ... und dazwischen noch ein Bahnübergang! Der Wagen 1 fährt Mo bis Sa im 40-Min-Takt und an Sonntagen jede Stunde, wobei die Fahrzeit gut zehn Minuten beträgt.

Von der Ausweiche wird das eine Gleis vorläufig nicht mehr benötigt, da noch nicht bekannt ist, wann und ob der Wagen 2 wieder zurückkehrt. Er wurde an eine Firma zwecks Renovierung/Aufarbeitung gegeben, welche aber in Konkurs gegangen sein soll. Dennoch ist der AMT Genova versichert worden, dass der Wagen 2 nicht im Alteis landen sollte. Obwohl das Gehen auf und neben der Trasse laut diversen Schildern verboten ist, benützen die Einheimischen das Gleis als Gehweg. Der Wagen fährt aber wirklich sehr gemütlich rauf und runter und der Wagenführer winkte jedes Mal freundlich, wenn jemand auf dem Gleis spazierte und dann schnell dem Wagen Platz machte.... Eisenbahn-romantik pur! (Cyrill Seifert)

### NEUE REGIONALZÜGE

Die FS-Tochtergesellschaft Trenitalia hat bei Alstom weitere 70 Regionalzüge des Typs Coradia Meridian im Wert von 440 Mio. € bestellt. Dieser Auftrag ist Teil eines drei Mrd. € teuren Modernisierungsprogramms für den Regionalverkehr, dessen erste Tranche bereits 2009 investiert wurde. Die neuen Meridian-Garnituren sollen in allen italienischen Regionen zum Einsatz kommen. Bisher wurden von Alstom 250 Triebwagen dieses Typs ausgeliefert. Weitere 13 Einheiten befinden sich derzeit in der Fertigung.

Mit der Trenord (Joint Venture aus Trenitalia und Ferrovie Nord Milano) hat eine weitere italienische Bahngesellschaft die Einlösung bestehender Optionen über 23 Triebwagen im Wert von 190 Mio. € angekündigt. Dabei handelt es sich um 13

**Triebwagen Nr. 1 in der „aufgefrischten“ Bergstation Granarolo am 5. Januar 2013.**  
(Foto: Cyrill Seifert)



elektrische TSR-Doppelstocktriebwagen, von denen Ansaldo-Breda bereits 78 Züge für den Einsatz auf dem Streckennetz der Lombardei geliefert hat. Hinzu kommen zehn vierteilige Dieselmotortriebwagen (GTW) von Stadler Rail. (NaNa)

## China

### LÄNGSTE HIGH-SPEED-TRASSE

Die Volksrepublik China hat die weltweit längste Bahnlinie für Hochgeschwindigkeitszüge in Betrieb genommen. Die Züge schaffen die 2.298 km lange Strecke zwischen der Hauptstadt Peking und der Wirtschaftsmetropole Guangzhou am Perflußdelta im Süden in nur acht Stunden – also mit einem Schnitt von knapp 300 km/h. Vor Eröffnung der neuen Trasse betrug die Reisezeit mehr als 20 Stunden. Zur Einweihung der Strecke startete am 26.12.2012 ein Zug von Peking in Richtung Guangzhou, dort fuhr eine Stunde später ein Zug in die Gegenrichtung los. Die gesamte Streckenlänge für Hochgeschwindigkeitszüge in China beträgt offiziellen Angaben zufolge mehr als 9.300 Kilometer. Die Regierung plant den Bau eines umfassenden Hochgeschwindigkeitsnetzes mit vier Ost-West- und vier Nord-Ost-Verbindungen bis zum Jahr 2020. Diese ehrgeizigen Projekte sind allerdings umstritten, denn immer wieder gibt es Berichte über grassierende Korruption sowie technische Mängel im Eisenbahn-Highspeed-Business. (SPIEGEL ONLINE)

## Australien

### WEST COAST WILDERNESS RAILWAY

Die Regierung des australischen Bundesstaats Tasmanien hat beschlossen, keine 15 bis 20 Mio. AUD-\$ mehr für den Weiterbetrieb der West Coast Wilderness Railway zur Verfügung zu stellen. Damit muss die Touristenbahn Ende April aufgegeben. Die vor zehn Jahren wiederaufgebaute und mit Dampf betriebene Zahnradbahn gilt als eines der technischen Wunderwerke Australiens. Doch rückgängige Fahrgastzahlen und vor allem ein schwerer Gewitter- und Erdbebenschaden verursachten eskalierende Wartungskosten, so dass der derzeitige Betreiber „The Federal Group“ die Reißleine ziehen musste. (TRAINS)

## Argentinien

### STREIK BEI „LA TROCHITA“

Mitten in der touristischen Hochsaison ruhte im Januar für mehrere Wochen der Betrieb auf der Schmalspurbahn „La Trochita“ nach Esquel in Patagonien. Auslöser war die Entlassung mehrerer Mitarbeiter der Bahn durch die von der Provinz Chubut beaufsichtigte Bahnverwaltung. Daraufhin traten die Eisenbahner am 2. Januar in den Streik und forderten die Wiedereinstellung ihrer Kollegen und höhere Löhne. Die Bahnverwaltung reagierte mit der Drohung, den Betrieb wegen Unrentabilität und technischen Mängeln auf Dauer einzustellen. Aus Solidarität mit den Eisenbahnern in Esquel leiteten die Gewerkschaften der Eisenbahner Argentiniens einen mehrtägigen landesweiten Streik ein. Anfang Februar soll es zu einer Einigung zwischen den verfeindeten Parteien gekommen sein. Wie

lange die Schmalspurbahn nun ihren Betrieb ohne erneute Zwangspausen durchführen kann, bleibt abzuwarten. Das Eisenbahnwesen in Argentinien leidet derzeit sowohl an der hohen Konfliktbereitschaft der Gewerkschaften als auch am Unvermögen einiger Bahnbetreiber. Am 4. Februar hat Staatspräsidentin Kirchner mitgeteilt, dass der Staat die Belgrano Cargas Railway übernehmen wird, nachdem der bisherige private Betreiber dieses größten Gütertransportunternehmens gegen Wettbewerbsbedingungen verstoßen hatte. (The Argentina Independent, A. Illert)

## Chile

### NEUE ZÜGE FÜR S-BAHN SANTIAGO

Für die einzige S-Bahn-ähnliche Vorortstrecke der mehr als 5 Mio. Einwohner zählenden chilenischen Hauptstadt Santiago de Chile wird Alstom zwölf Triebwagen auf Basis der Produktlinie X'Trapolis im Wert von 68 Mio. US-\$ liefern. Der Vertrag beinhaltet zudem die Wartung der Züge bis zu 30 Jahre und eine Option über weitere acht Einheiten. Die Triebwagen sollen ab 2014 auf der 82 km langen Strecke nach Rancagua zum Einsatz kommen. Auf dem 2 km langen Teilstück bis Nos ist in Spitzenzeiten ein Vier-Minuten-Takt vorgesehen, auf dem weiterführenden Abschnitt ein 15-Minuten-Takt. In den kommenden Jahren sollen alle höhen- gleichen Bahnübergänge durch Brücken ersetzt und Bahnbrücken erneuert werden. Alle Ausbaumaßnahmen sollen die Fahrzeit bis Rancagua von derzeit 80 auf 50 Minuten reduzieren. Die elektrifizierte und vom Bahnhof Alameda ausgehende Strecke führt ins 400 km südlich von Santiago gelegene Chillan. Über die Gesamtstrecke verkehren allerdings nur wenige Züge. (NaNa)

## Das Letzte

### „SCHIENENFREUNDE“ IM PUFF

„Schienenfreunde“ nannte sich eine Vereinigung von Unternehmensvertretern der Stahlindustrie verschiedener europäischer Firmen, die mindestens seit Mitte der 1990er Jahre Preis- und Mengenabsprachen trafen, um sich die Geschäfte auf dem Markt für Schienen und Schwellen aufzuteilen. Neben der Deutschen Bahn hatten auch Unternehmen in Österreich und der Schweiz darunter zu leiden. Ausführlich in computergeführten Tabellen wurde aufgeteilt, wer wann wen zu welchem (um bis zu 30 % überhöhten) Preis beliefern dürfte. Mittlerweile wurden die ersten drastischen Strafen von den Kartellbehörden verhängt und Klagen der Geschädigten drohen. Verschärft wurde die Geschichte dadurch, dass jetzt Bordellbesuche offenkundig wurden, an denen scheinbar auch Vertreter der geschädigten Bahnunternehmen beteiligt waren. In einem Fall wurden 35 Puffbesuche zu insgesamt 71.276,24 € genannt. Somit könnte auch einiges an krummen Geschäften einvernehmlich gelaufen sein, so dass die geschädigten Firmen Schwierigkeiten haben könnten, mit ihren Klagen durchzukommen. Wer mal zusammen im Puff war, wird seinen Mit-Puff-Gänger nicht verraten. Auch würde aus den allerdings ebenfalls verbotenen Kartellabsprachen Bestechung und Bestechlichkeit, was deutlich höhere Strafen im Einzelfall nach sich ziehen würde. (SZ)