



Ein Öresund-Triebwagen fährt gerade in den unterirdischen Hauptbahnhof von Helsingborg ein. Links befinden sich die Reste des ehemaligen oberirdischen Bahnhofs, welche noch als Abstellanlagen genutzt werden. Im Hintergrund der Fähranleger, wo u.a. die Fähren von Helsingør anlegen. (Foto: Th. Estler, 30.03.14)

Dänemark/Schweden

VISIONEN FÜR DIE ÖRESUND-REGION

Im Rahmen einer Regionalkonferenz der Öresund-Anrainer haben Vertreter des Baukonzerns Skanska Sweden und der Beratungsfirma Sweco Visionen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Öresund-Region vorgestellt - eine der am schnellsten wachsenden Regionen Europas. Erwartet wird ein Zuwachs von rund eine Mio. Menschen in den nächsten 50 Jahren. Dafür müssten hauptsächlich neue Schienenstrecken und Radwege angelegt werden und die Stadtentwicklung vor allem für eine Verdichtung im Korridor Kopenhagen-Malmö-Lund-Helsingborg sorgen. Bis 2025 soll deshalb ein weiterer Straßen- und ein Bahntunnel vom schwedischen Helsingborg nach dem gegenüberliegenden dänischen Helsingør gebaut werden. Damit könnte auch eine S-Bahnringlinie gebildet werden. Bis 2030 müssten laut Unternehmensvertretern außerdem Helsingborg, Lund und Malmö Straßenbahnnetze erhalten und ein 300 km langes Netz von Super-Fahrrad-Routen gebaut werden. Am Kopenhagener Flughafen soll ein Hub für Züge und Flugverkehr entstehen. (NaNa)

Frankreich

SNCF BESTELLT ZU BREITE ZÜGE

Die französische Staatsbahn SNCF und der sich ebenfalls in staatlicher Hand befindende Schienennetzbetreiber RFF haben fünf Jahre an einem Großauftrag für Alstom und Bombardier über rund 1.900

Regionalzüge gearbeitet. Nun mussten sie feststellen, dass die Züge für die Einfahrt in Hunderte von französischen Bahnhöfen um 1 cm zu breit sind.

1.300 Bahnsteige müssen daher in den kommenden Jahren verschmälert werden. Nach Angaben der Unternehmen kostet das 50 Mio. € - eine Rechnung, die der frühere Transportminister Dominique Buisson als eine „totale Unterschätzung“ bezeichnet. Zu der Panne kam es offenbar aufgrund der mangelnden Abstimmung zwischen SNCF und RFF. Die SNCF hatte sich bei der RFF nach den Maßen für die Bahnhöfe erkundigt und die RFF daraufhin Daten geliefert, die sich auf 30 Jahre alte Informationen bezogen. Viele Bahnhöfe sind aber älter, haben breitere Bahnsteige und damit weniger Platz für die Züge. Die Rechnung der SNCF, die um 20 cm verbreiterte Züge bestellt hatte, ging daher nicht mehr auf. Dabei habe es die SNCF aber auch versäumt, die RFF-Angaben vor Ort zu überprüfen. RFF-Präsident Jacques Rapoport meinte lapidar, Frankreich müsse seine bis zu 150 Jahre alten Bahnsteige ohnehin erneuern: „Wenn man ein neues Auto kauft, dann muss man auch manchmal den Ort umbauen, wo es hinein soll“. Zudem seien die Zusatzausgaben von 50 Mio. € für die Erneuerung eines Siebtels aller französischen Bahnsteige bei jährlichen Kosten für das gesamte Bahnsystem von acht Mrd. € verkraftbar. Der RFF-Präsident führte die Investitionsspanne auch auf die jahrelange Trennung von der SNCF zurück. Erst demnächst sollen sie laut Beschluss von Parlament und Regierung wieder unter einem Dach vereint werden. (NaNa)

Niederlande

KEINE PAPIER-TICKETS MEHR

Nach 175 Jahren haben die Niederlande die Papierfahrkarte für den gesamten öffentlichen Verkehr abgeschafft. Seit dem 9. Juli können Reisende nur noch mit einer Chipkarte Busse, Bahnen und Züge benutzen. In der Nacht hatten Sammler an Bahnhöfen noch Papier-Karten aus den Automaten gezogen. Das niederländische Eisenbahnmuseum hatte laut Medienberichten für die allerletzte Fahrkarte 250 € ausgelobt.

Die Niederlande sind nach einer Studie der Technischen Universität Delft das erste Land der Welt, das sein gesamtes öffentliches Verkehrsnetz auf ein einziges elektronisches Bezahlsystem umstellte. Vergleichbare Systeme gibt es demnach zwar auch in London und Hongkong. Doch mit der landesweiten Gültigkeit für alle Verkehrsmittel sei das niederländische System einzigartig. (NaNa)

Luxemburg

STADTBAHNBAU IN LUXEMBURG

Das Luxemburger Parlament hat mit nur drei Gegenstimmen und einer Enthaltung den Gesetzentwurf über den Bau der Stadtbahn in der Hauptstadt angenommen. Im Herbst 2017 soll der erste Teilabschnitt zwischen Lux Expo und der Roten Brücke in Betrieb genommen und die Strecke 2018 bis zum Bahnhof verlängert werden. Die Kosten dafür wurden auf 345 Mio. € veranschlagt. Anschließend soll die Stadtbahn bis zirka 2021 nach Findel und Bloche d'Or erweitert werden. Das Projekt war seit 20 Jahren und bis zur Abstimmung öffentlich teils sehr kontrovers diskutiert worden. (NaNa)

Hier einer der zu breiten Züge, ein „Regio 2N“ des Typs Z 55500. (Foto: Bombardier/Samml. Th. Estler)



Australien

GRÖSSTE GARRATT FÄHRT WIEDER

Eine der größten australischen Dampflokomotiven hat aus sich am 26. Juli erstmals wieder aus eigener Kraft nach mehr als 30 Jahren Stillstand bewegt. Eine Gruppe engagierter Freiwilliger der Australian Historical Railway Society (AHRS) vom Canberra Railway Museum wohnte stolz dem ersten Probelauf der mächtigen Garratt der Baureihe AD60 mit der Radsatzfolge (2'D2')(2'D2')h4 bei. Nach letzten Fein- und Einstellarbeiten wird die AD6029 die größte in Betrieb befindliche Lokomotive in der südlichen Hemisphäre sein. Die von Beyer, Peacock und Co. gebaute Garratt trat 1954 ihren Dienst bei der New South Wales Government Railways (NSWGR) an und stand 1982 zum letzten Mal unter Dampf.

„Diese Lok hier wurde wieder zum Laufen gebracht, und sie wird lange Strecken zurücklegen. Sie ist die Größte. Also werden wir auf Australiens Schienen quer über den Kontinent unterwegs sein, vor Langstrecken-Sonderzügen und -Touren“, sagte Alan Gardner, der Hauptverantwortliche des Restaurierungsprojekts. Die ersten Sonderzüge soll die AD6029 in einigen Wochen zwischen Canberra und Goulburn führen. (*TRAINS online*)



Japan

BAUBEGINN FÜR MAGNETBAHNSTRECKE

JR Central will noch in diesem Jahr mit dem Bau der Chuo Shinkansen-Strecke zwischen Tokyo Shinagawa und Nagoya als Magnetschwebebahn beginnen. Die rund 39 Mrd. € teure und 286 km lange Strecke soll 2017 eröffnet werden. Nur rund 40 km der Strecke sind oberirdisch. Angedacht ist auch eine Verlängerung bis Osaka. (*Eurailpress.de*)

In ihrer ganzen Größe und Schönheit, die AD6029 vom Canberra Railway Museum. (Foto: Mike Reynell)



USA

MAUIS TOURISTENBAHN MACHT DICHT

Die bekannte Touristenbahn Lahaina, Kaanapali & Pacific Railroad (LK&P) mit ihrem „Sugar Cane Train“ auf Hawaiis Insel Maui stellte am 1. August ihren Betrieb ein. Die Bahngesellschaft gab bekannt, die Stilllegung resultiere aus „einer finanziellen Entscheidung der Eigentümer“. Lokale Medien spekulieren, dass vielleicht ein Grund für die Einstellung in den hohen Grundstückspreisen zu suchen ist, die auf dem Land liegen, wo sich die Gleise der Bahn befinden.

Die sechs Meilen lange LK&P (914 mm) wurde zum Teil auf dem Gleisbett der stillgelegten Zuckerrohrbahn der Pioneer Mill Co. erbaut und ging 1970 in Betrieb. Die Strecke war eingleisig, die maximale Steigung betrug 2,5 %. Moderne Zutaten waren eine elektrische Drehscheibe zum Wenden der Loks im Bahnhof von Lahaina sowie eine Ausweichstelle, hochmodern mit Rückfallweichen ausgestattet. Spektakulärster Teil der Strecke bildete eine im Bogen liegende, 400 Fuß lange, typisch amerikanische Holzbrücke („Trestle“), von der man eine phantastische Aussicht auf den Pazifik und die benachbarten Inseln Molokai und Lanai hatte (siehe Bild oben, Foto: Th. Estler im Juni 1995). (*TRAINS online*)



Die Geheimnisse des Orients

Lassen Sie sich verzaubern auf den (Schienen-)Wegen des Orientexpress, der Türkei, durch's wilde Kurdistan bis nach Persien.

Organisierte Bahnreise von Deutschland bis nach Tehran u.A. im legendären Trans-Asia Express, im Anschluß 8 Tage Rundreise durch Iran mit deutschspr. Betreuung, HP und Rückflug. Ab € 2.329,--. Mehrere Termine und Routen zur Auswahl.



INFOS : www.orientbahn-reisen.de
oder 0162/3298279,
kontakt@orientbahn-reisen.de

