

Dänemark

PARLAMENT FÜR FEHMARN-TUNNEL

Am 28. April 2015 hat das dänische Parlament (Folketing) mit großer Mehrheit dem Bau der festen Querung des Fehmarnbelts zugestimmt. Die Abgeordneten gaben damit die für das Projekt benötigten 7,4 Mrd. € frei. Der Tunnel soll nach aktuellen Planungen 2021 in Betrieb gehen. In Dänemark besteht zudem Baurecht für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Ringsted und Rødbyhavn. Unklar ist noch, wie auf deutscher Seite der Fehmarnsund gequert wird. Nach wie vor werden drei Varianten auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft: der Neubau eines kombinierten Tunnels für Schiene und Straße, einer kombinierten Brücke sowie je einer separate Straßen- und Eisenbahnbrücke.

(Eurailpress.de)

Südkorea

NEUE HG-STRECKE

In Südkorea konnte am 1. April die neue, 182 km lange und für 305 km/h ausgelegte Honam-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Osong (an der bestehenden HG-Strecke Seoul – Busan) und Gwangju-Songjeong eröffnet werden, welche nun die Hauptstadt Seoul mit den größeren Städten im südwestlichen Teil des Landes verbindet. Der Hochgeschwindigkeitszug KTX (Korea Train Express) benötigt jetzt von Seoul in das 304 km entfernten Gwangju gerade einmal 93 Minuten (vorher 157 Minuten). Auf der folgenden, schon zuvor in Betrieb gegangenen, für 230 km/h ausgelegten und knapp 50 km langen Ausbaustrecke zwischen Gwangju-Songjeong und Mokpo sind die KTX noch einmal eine knappe Viertelstunde länger unterwegs. Die gesamten Baukosten der neuen Strecke schlagen mit rund 7,6 Mrd. US-\$ zu Buche, welche von der Regierung finanziert wurden. Zwischen Osong und Mokpo verlaufen 111,7 km der Neubaustrecke auf Viadukten (48,35 %) und 49,12 km in Tunnel (21,26 %).

(TRAINS online)

Japan

NEUE SHINKANSEN-STRECKE ERÖFFNET

Am 14. März ging der neue, 230 km lange zweite Abschnitt des Hokuriku-Shinkansen in Betrieb, welcher Nagano mit Toyama und Kanazawa, den wichtigsten Städten an der Westküste der japanischen Hauptinsel Honshu, verbindet. Er ist für 260 km/h ausgelegt, besitzt sechs Bahnhöfe, durchquert Gebirgskämme und verfügt über bedeutende Tunnel, wobei der längste davon rund 22 Kilometer aufweist. Die Reisezeit zwischen Tokio und Kanazawa liegt nun bei 2:28 h gegenüber den bisherigen Fahrzeiten von 4:20 h auf der alten Kapsurstrecke. Befahren wird er von den neuen Shinkansen-Zügen der Baureihe E7, welche sowohl von JR East als auch JR West gestellt werden. Grund hierfür bildet die Streckenzuscheidung: JR East ist für den Betrieb zwischen Tokio und Nagano verantwortlich, während die Neubaustrecke zu JR West gehört, aber von deren Streckennetz noch isoliert ist. Der erste Teil des Hokuriku-Shinkansen von Takasaki nach Nagano wurde schon 1997 eröffnet. Eine weitere Verlängerung von Kanazawa nach Süden bis Tsuruga ist im Bau, wird aber vor 2020 nicht fertiggestellt sein. Von dort ist eine Verbindung mit noch offener Tras-

senführung nach Osaka geplant, welche dann auch den Anschluss zum Netz von JR West herstellen wird. (TRAINS online)

USA

OBERLEITUNG UNTER STROM

Erstmals befuhrt am 17. April ein neuer S-Bahntriebwagen mit eigener Kraft die gerade unter Spannung (25 kV / 60 Hz) gesetzte Neubaustrecke „East Rail Line“ des Denver RTD (Regional Transportation District) zwischen der Union Station in Denver und dem Denver International Airport. Die „Golden Spike“-Zeremonie für erste, 22,8 Meilen lange Linie des neuen S-Bahnsystems von Denver hatte schon am 24. November 2014 stattgefunden. Statt Schienen Nägeln wurden allerdings mit Gold lackierte Schienenklammern verwendet. Die Mitte 2016 in Betrieb gehende East Rail Line ist Teil des sogenannten „Eagle P3 Project“, zu welchem auch die im Bau befindliche, 11,2 Meilen lange Gold Line zwischen der Union Station und dem im Westen gelegenen Wheat Ridge, der erste, 6,2 Meilen lange Abschnitt der Northwestern Rail Line von der Union Station nach Westminster und die Strecke von der Union Station in den nördlichen Vorort Northglenn gehören. Das neue S-Bahnnetz von Denver wird unter dem Namen „FasTracks“ betrieben werden. Das Ganze ist als Vollbahn konzipiert und darf nicht mit dem Stadtbahnsystem von Denver verwechselt werden.

Eine Doppeleinheit der neuen S-Bahn von Denver steht bereit zur Probefahrt. (Foto: RTD, Slg. Th. Estler)

Der Bau der East Rail Line begann im August 2010 und weist sechs Stationen auf. Geplant ist ein 15-Minuten-Takt zwischen 6:00 und 20:00 Uhr, ein 30-Minuten-Takt zu allen übrigen Zeiten. Die Fahrzeit zwischen beiden Endpunkten wird rund 35 Minuten betragen. Zum Einsatz kommen auf dem neuen Netz insgesamt 66 zweiteilige, 127 km/h schnelle Elektrotriebwagen von Hyundai Rotem, wobei deren Stahlwagenkästen in Südkorea gefertigt, nach den USA verschifft und bei Hyundai Rotem in Philadelphia endmontiert werden. (TRAINS online)