



Durch die Neuordnung des TET-Angebots sind zahlreiche Nachtzugverbindungen in Frankreich bedroht. Zu den Streichkandidaten gehört auch die Verbindung von Cerbère nach Straßburg und Luxemburg. BB 26160 hat am 14. Juli 2015 mit ihrem "Intercité de nuit" soeben den Bahnhof an der französisch-spanischen Grenze verlassen.

(Foto: Julian Nolte)

Frankreich

„TET“ VOR NEUORDNUNG

In der vergangenen Ausgabe berichteten wir über das ungewisse Schicksal des nachgeordneten Fernverkehrs in Frankreich, die „Trains d'Equilibre du Territoire“ (TET; vgl. FE 2/2015, S. 43-46). Die dort erwähnte Zukunftskommission unter Vorsitz des Abgeordneten Duron stellte im Mai ihr Konzept zur Weiterentwicklung und Attraktivierung des TET-Angebots vor. Hieraufhin kündigte der französische Verkehrsstaatssekretär Vidalies Anfang Juli umfangreiche Maßnahmen zur künftigen Absicherung der Züge an. Ein wichtiges Element ist dabei die Bereitstellung von 1,5 Mrd. EUR zur Modernisierung des Fahrzeugparks bis 2025. Gleichwohl steht auch das Verkehrsangebot auf dem Prüfstand: Hierzu wird es Beratungen mit den Regionen geben. Die Duron-Kommission hatte in diesem Zusammenhang bereits vorgeschlagen, schwach nachgefragte Linien zugunsten besser ausgelasteter Verbindungen aufzugeben – sofern verkehrliche Alternativen für die betroffenen Regionen bestehen. Oftmals wird dabei auf den Ausbau des TGV-Netzes wie z.B. mit der 2017 zu eröffnenden NBS nach Südwestfrankreich, aber auch auf den Flugverkehr (!) verwiesen. Die bereits im Fern-Express erwähnte Liberalisierung des französischen Fernbusmarktes muss als weitere verkehrliche Alternative zu Ungunsten der Eisenbahn angesehen werden. (Julian Nolte)

Europa

DEUTSCHLAND HINKT HINTERHER

Anders als seine europäischen Nachbarn steckt Deutschland seit Jahren zu wenig Geld in sein Schienennetz. Im Vergleich mit ausgewählten europäischen Ländern erreicht Deutschland auch 2014 nur einen der hinteren Ränge im Ranking. Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene und der Unternehmensberatung SCI Verkehr kommen die wichtigen europäischen Wirtschaftsnationen auf folgende Pro-Kopf-Summen bei ihren staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur: Spitzenreiter Schweiz gab 351 Euro pro Bürger aus, gefolgt von Österreich mit 210 Euro pro Einwohner. Beide Alpenländer

sehen für ihre Schienennetze seit Jahren höhere Summen vor als für ihre Straßeninfrastruktur. Doch auch in anderen europäischen Ländern brummt der Netzausbau: Schweden investiert 163 Euro pro Bürger, die Niederlande lassen sich ihr Netz 142 Euro kosten und Großbritannien wendet 110 Euro auf. Italien gibt 82 Euro für die Ertüchtigung der Schiene aus, während Deutschland mit 49 Euro pro Bundesbürger den Anschluss an potente Länder in Europa zu verlieren droht. Unter den betrachteten Ländern investierte im Jahr 2014 lediglich das kriselnde Spanien (35 Euro pro Kopf) weniger in seine Eisenbahninfrastruktur als Deutschland.

(allianz-pro-schiene.de)

Russland

CHINESEN BAUEN HG-STRECKE

Chinas Hochgeschwindigkeitstechnologie wird zum ersten Mal außerhalb von China zum Einsatz kommen: Ein Konsortium mit der China Railway Eryuan Engineering Group sowie zwei russischen Unternehmen unterzeichnete einen Vertrag in Höhe von 380 Mio. US-\$ mit der Russischen Eisenbahn für Planung und Bau einer 770 km langen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Moskau und Kazan. Die Strecke soll für eine Geschwindigkeit von bis zu 400 km/h ausgelegt werden und bis 2018 fertiggestellt sein. Sie wird die Fahrzeit von derzeit 14 auf dreieinhalb Stunden reduzieren. Möglicherweise kann die Strecke nach Jekaterinburg, rund 1.600 km östlich von Moskau entfernt, erweitert und so Teil eines geplanten Hochgeschwindigkeitskorridors Peking – Moskau werden.

Dies ist Chinas erster Exportauftrag nach vielen erfolgreichen Umsetzungen im eigenen Land. Erst im letzten Jahr wurden chinesische Unternehmen in Mexiko und dieses Jahr im Mai von Thailand abgelehnt. Chinas erste Hochgeschwindigkeitszüge starteten in 2008 und waren bald bekannt für ihren Komfort und Geschwindigkeit. Trotz eines schlimmen Unfalls in 2011 befinden sich die Hochgeschwindigkeitsstrecken weiter auf der Überholspur. China besitzt jetzt mehr als 14.500 km an Hochgeschwindigkeitsstrecken und weitere 10.000 km sind im Bau.

Es wird schon spekuliert, dass das russische Projekt nun viele Bedenken hinsichtlich der Zuverlässigkeit der chinesischen Technologie zerstreuen würde. Dann wäre Russland nur die erste Station und nicht das endgültige Ziel, denn chinesische Unternehmen werden weiter versuchen, in Südostasien und Lateinamerika Fuß zu fassen. (TRAINS online)

Indien

DARJEELING RAILWAY WIEDER KOMPLETETT IN BETRIEB

Die berühmte Darjeeling-Schmalspurbahn (614 mm) im äußersten Nordosten Indiens konnte im Juni endlich wieder auf ganzer Länge den Betrieb aufnehmen, nachdem die Strecke nach einem Erdbeben im Juni 2010 für fünf Jahre unterbrochen war. Die Bahn steigt von der indischen Ebene mehr als 2.130 Meter zur „Bergstation“ Darjeeling in den Ausläufern des Himalaya-Gebirges hinauf. Erste Reparaturarbeiten in 2011 wurden von noch mehr Regen zu-

nichte gemacht! Diese zusätzlichen Erd-rutsche an anderen Stellen führten schließlich zu umfangreichen Instandsetzungsarbeiten durch den Betreiber, die Indian Railways. Ende 2014 waren diese Arbeiten abgeschlossen und so konnten erstmals seit vier Jahren Test- und Sonderzüge die Strecke in voller Länge wieder befahren. Der öffentliche Verkehr wurde schließlich am 12. Juni mit Diesel-lok-bespannten Personenzügen zwischen New Jalpaiguri / Siliguri und Darjeeling wieder aufgenommen.

Die 82 km lange Bahn ist weltberühmt für ihre Trassierung und den immer noch währenden Einsatz von Dampfloks aus den 1880er Jahren. Acht B-Kuppler wurden 1880 von Sharp Stewart aus Manchester zur Betriebsaufnahme auf der ersten Teilstrecke geliefert, weitere 26 „B-class“ Dampfloks in den nächsten Jahrzehnten. Die gesamte Strecke ging am 3. Juli 1881 in Betrieb. Damit konnten Reisende und Güter schneller und billiger nach Darjeeling gebracht werden und die Händler in Darjeeling ihren weltberühmten Tee problemlos in alle Welt versenden. Inzwischen werden mehr dampfbespannte Züge angeboten als in den letzten Jahren: Der „Joy Train“ bietet zwei tägliche Hin- und Rückfahrten von Darjeeling zum Scheitelpunkt der Strecke bei Ghum, dreimal pro Woche gibt es eine längere „Red Panda“-Fahrt zwischen Darjeeling und Kurseong sowie an Wochenenden weitere Fahrten von Kurseong aus. Schließlich verkehrt am südlichen Ende täglich ein dampfbespannter Zug zwischen Siliguri Jct. und Rangtong. (*TRAINS online*)



USA

AMTRAKS AEM-7DC AM ENDE

Während Amtrak noch auf die Indienstellung der letzten von insgesamt 70 Elloks der Baureihe ACS-64 „Cities Sprinter“ wartet, müssen die ersten Maschinen der Baureihe AEM-7 den Dienst quittieren. Zwischen 1979 und 1988 wurden 54 AEM-7 (ASEA, EMD, 7.000 hp) als Ersatz für die GG1 und die „Metroliner“-Triebwagen in Dienst gestellt. Diese Maschinen waren gleichzeitig die ersten thyristorgesteuerten Elloks in den USA. Aus Schweden importiert wurden die Drehgestelle, die elektrische Ausrüstung und mechanische Hauptbaugruppenbauteile. Budd produzierte die Lokkästen und die Endmontage erfolgte bei EMD. Bei den Eisenbahnfans bürgerten sich schnell die Spitznamen „Toaster“ (aufgrund ihrer kantigen Erscheinung) oder „Swedish Meatball“ (nach den schwedischen Frikadellen) ein.

Zwischen 1999 und 2002 ließ Amtrak insgesamt 29 Exemplare der AEM-7 modernisieren, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Diese Umbauten erhielten u.a. IGBT-angesteuerte Drehstromfahrmotoren von Alstom sowie neue Führerstände. Die nun als AEM-7AC bezeichneten, 6 MW starken Maschinen waren durch

den umfangreichen Dachverbau mit ihren vorne und hinten angebrachten Widerständen leicht von den Ursprungsloks (nun AEM-7DC) zu unterscheiden. Sie sind in der Lage, einen Zwölfwagenzug alleine zu befördern. Hierfür mussten zuvor zwei AEM-7DC herangezogen werden.

Zwischenzeitlich sind alle AEM-7DC ausgemustert. Die letzten aktiven Einheiten mit den Nummern 909, 926, 931 und 945 wurden am 14. April in den Ruhestand geschickt. Lediglich die AEM-7AC bleiben vorläufig noch in Betrieb, auf jeden Fall bis die letzten ACS-64 ausgeliefert sind. Immerhin wird zumindest eine AEM-7DC erhalten: Die Nr. 915 steht seit dem 12. Juni im Railroad Museum von Pennsylvania (Strasburg PA). (*TRAINS online*)

Am 4. September 2010 war noch alles in Butter, als die AEM-7DC 945 mit ihrem Northeast Regional 160/460 nach Boston die Brücke über die Shaws Cove in New London (CT) überquerte. (Foto: Th. Estler)

So etwa sollen sie aussehen: die neuen Doppelstock-KISS für ADY. (Foto: Stadler, Slg. Th. Estler)



Aserbaidshans

KISS-ZÜGE FÜR ASERBAIDSCHAN

Stadler wird an die Staatsbahn von Aserbaidshans (ADY) fünf vierteilige Kiss-Einheiten liefern. Der entsprechende Vertrag wurde am 13. Mai 2015 unterzeichnet. Die Züge, ausgerüstet für 3,3 kV=, sollen zwischen Baku und Sumqayıt eingesetzt werden. Der Auftrag hat einen Wert von umgerechnet knapp 70 Mio. EUR. Die ersten beiden Einheiten sollen schon im Juni geliefert werden, die restlichen Einheiten im Januar 2016. Stadler fertigt für die ADY bereits 30 Schlaf- und Speisewagen. Zudem plant Stadler eine Fertigungsstätte in Ganja für den Breitspurmarkt der GUS-Staaten. (*eurailpress.de*)