

Niederlande

ARRIVA GEWINNT VERKEHRSVERTRAG

Die DB-Tochter Arriva wird für weitere 15 Jahre den regionalen Schienenverkehr in den nördlichen Niederlanden betreiben. Der Vertrag mit der Laufzeit von Dezember 2020 bis Dezember 2035 hat ein Volumen von 1,6 Mrd. € und enthält auch grenzüberschreitende Verkehre nach Leer/Niedersachsen. Arriva betreibt die „Nördlichen Linien“ bereits seit 2005. Verbunden mit dem neuen Vertrag ist eine Ausweitung des Angebots, so sollen u.a. zwischen Groningen und Leeuwarden zwei Zugpaare die Stunde verkehren. Derzeit werden 48 GTW in dem Netz eingesetzt, der Fuhrpark wird um drei weitere GTW ergänzt, die alle modernisiert werden sollen. Weiter sollen 18 neu entwickelte Diesel-Flirt von Stadler, von Arriva „Flirtino“ genannt, beschafft werden. (Eurailpress.de)

Frankreich

ZWEI NEUE HGV-STRECKEN

Am 1. Juli wurden in Frankreich zwei Hochgeschwindigkeitsstrecken (LGV) gleichzeitig in Betrieb genommen. Die LGV Bretagne – Pays de la Loire (BPL) verkürzt die Fahrzeit zwischen Paris und Rennes auf 1:25 Std., die LGV Sud Europe Atlantique (SEA) zwischen Paris und Bordeaux auf 2:04 Std. Am Tag darauf begann der kommerzielle Betrieb. Zugleich fuhr der Nachtzug Paris – Tarbes – Hendaye am 1. Juli zum letzten Mal. (Eurailpress.de)

Italien

CENERI-BASISTUNNEL

Beim Nordportal des Ceneri-Basistunnels hat in der Oströhre der Einbau der Bahntechnik begonnen. Der 15,4 km lange Basistunnel zwischen Camorino und Vezia wird im Verlauf der nächsten Jahre mit den bahntechnischen Installationen ausgerüstet. Die AlpTransit Gotthard AG hat den Einbau der Bahntechnik in vier Lose unterteilt. 2020 soll der Tunnel eröffnet werden. (Eurailpress.de)

Polen

STETTINER S-BAHN KOMMT ZUM LAUFEN

Die nordwestpolnische Wojewodschaft Zachodniopomorskie stellte inzwischen die Fördermittelanträge zur Kofinanzierung des geplanten S-Bahn-Systems für Szczecin. Laut dem mit PKP PLK unterzeichneten Projektvertrag sollen 500 Mio. PLN (118 Mio. €) eingeworben werden, dessen Gesamtkosten mit 741 Mio. PLN (174,6 Mio. €) veranschlagt werden. Das geplante S-Bahn-Netz wird Szczecin mit Stargard Szczeciński, Goleniów, Gryfino und Police verbinden und über eine Gesamtlänge von 120 km verfügen. Dazu müssen die Bahnlinien 406 (Szczecin – Police), 401 (Szczecin Dąbie – Goleniów), 351 (Szczecin – Stargard) und 237 (Szczecin – Gryfino) modernisiert werden. Zu den wichtigsten Vorhaben gehört dabei die Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Linie 406 und deren Erweiterung um ein zweites Gleis zwischen Szczecin Główny und Szczecin Turzyn. Ende Juni hatte die PKP PLK bereits Arbeiten an den genannten Strecken mit einem geplanten Volumen von 301 Mio. PLN (71 Mio. €) und an den Bahnhöfen und Haltepunkten für weitere 153 Mio.

PLN (36 Mio. €) ausgeschrieben. Für den S-Bahn-Betrieb sind moderne Elektrotriebzüge vorgesehen – erst kürzlich hatte die Wojewodschaftsverwaltung die Option zum Kauf weiterer zehn Impuls-Züge von Newag gezogen und erwirbt damit bis 2020 insgesamt 27 Züge für 327 Mio. PLN (77 Mio. €). (Eurailpress.de)

Kosovo

TRAINKOS MUSS VERKEHRE EINSTELLEN

Trainkos, die Bahn des Kosovo, stellte zum 3. August (wahrscheinlich vorübergehend) die letzten nationalen Personenzug-Verbindungen ein:

- Prishtinë – Pejë
- Fushë Kosovë – Hani i Elezit.

Damit wird derzeit nur international zwischen Prishtinë und Skopje über Hani i Elezit gefahren. Grund ist, dass es derzeit keine Regierung gibt und damit letztmalig im Juni Staatsgelder an die Bahn überwiesen wurden. Im Juli fuhr Trainkos noch auf eigene Rechnung. (Eurailpress.de)

Südamerika

NEUE TRANSKONTINENTALE BAHN

Am 17. Mai unterzeichneten der Minister für öffentliche Arbeiten in Bolivien, Milton Claros, und der brasilianische Verkehrsminister Mauricio Quintella eine Absichtserklärung zum Bau einer transkontinentalen Eisenbahnverbindung. Dieser Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) soll den brasilianischen Atlantikhafen Santos mit dem Pazifikhafen Ilo in Peru verbinden und über die Städte La Paz und Santa Cruz in Bolivien geführt werden. Die in Meterspur ausgelegte Verbindung soll für 160 km/h im Personen- und 100 km/h im Güterverkehr ausgelegt werden.

Schon im November letzten Jahres waren Bolivien und Peru übereingekommen, dass diese Verbindung über Bolivien einer von chinesischer und brasilianischer Seite angedachten Alternativroute vorzuziehen sei, die das Amazonas-Gebiet bei Porto Velho (Brasilien) durchqueren, nördlich an Bolivien vorbeiführen und den peruanischen Hafen Matarani anfahren würde. In Bolivien schätzt man die Kosten auf mindestens 13 Mrd. €. Der Ausbau würde Neubau- und Umbaustrecken sowie einen Tunnel durch die Anden erfordern. Bolivien koordiniert die Studien und Voruntersuchungen zum Bau der Bahn in der Arbeitsgruppe „Grupo Operativo Bioceánico“ (GOB), an der auch Vertreter der Nachbarländer Peru, Paraguay und Brasilien beteiligt sind. Wichtig sei das Projekt für den Handel mit Asien, der von Brasilien aus derzeit entweder über den Panama-Kanal oder Kap Horn laufen muss. (W. Kieslich, Prensa Latina)

