

## RoLa wird ausgeschrieben

Seit 2001 betreibt die Ralpin AG mit Sitz in Olten im Auftrag der Eidgenossenschaft die RoLa-Verbindung Freiburg im Breisgau – Novara via Lötschberg – Simplon-Achse; die Strecke Basel – Lugano über den Gotthard wird von der Hupac SA betrieben. Nun hat das Bundesamt für Verkehr die Neuvergabe dieser beiden Strecken für die Jahre 2012 bis 2018 lanciert.

Trotz der sehr guten Auslastung des bestehenden Angebots werden die Kapazitäten nur leicht ausgebaut: Pro Jahr sollen mindestens 115 000 Lastwagen auf der Schiene transportiert werden. Zum Vergleich: Im Jahr 2008 waren es rund 100 000 Lastwagen, davon 85 000 auf der Verbindung Freiburg – Novara. Die durchschnittliche Auslastung lag hier bei 86 %.

Während der siebenjährigen Vertragsdauer stellt der Bund jährlich 50 Millionen Franken an Fördermitteln zur Verfügung, was bei 115 000 Transporten 435 Franken pro Lastwagen entspricht. Der derzeitige Betreiber hat bereits angekündigt, sich an der Ausschreibung zu beteiligen. Die Ralpin AG gehört zu je 30 % der BLS AG, der Hupac SA und der SBB Cargo AG; die restlichen 10 % hält Trenitalia SpA. (pd/mr)

## 362 km/h in Italien

Bei einer Versuchsfahrt auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Bologna und Firenze haben die FS am 3. Februar 2009 einen Geschwindigkeits-Doppelrekord aufgestellt. Im Monte-Bibele-Tunnel erreichte ein Triebzug der Reihe ETR 500, neu auch Frecciarossa genannt, eine Geschwindigkeit von 362 km/h. Bereits am 1. März 2008 hatten die FS auf der Strecke Milano – Bologna einen Inlandrekord von 355 km/h aufgestellt, der nun um 7 km/h übertroffen wurde. Bezüglich Tunnelfahrten stellt diese Geschwindigkeit sogar einen Weltrekord dar.

Die fast vollständig in Tunneln verlaufende Hochgeschwindigkeitslinie Bologna – Firenze soll am 13. Dezember 2009 zusammen mit der Strecke Novara – Milano und der neu erstellten Einfahrt nach Napoli dem planmässigen Betrieb übergeben werden, womit von Torino bis Salerno eine nahezu durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke besteht. Die Fahrzeiten zwischen Bologna und Firenze sinken dadurch auf eine gute halbe Stunde, jene zwischen Milano und Roma auf etwa drei Stunden. (pd)

## ESN-Train gescheitert

Die internationale Studentenorganisation „Erasmus Student Network“ (ESN) plante aus Anlass ihres 20jährigen Jubiläums, einen Sonderzug durch 18 Länder Europas fahren zu lassen, unter anderem auch per Fähre nach Skandinavien. Die geplante Streckenlänge betrug 12 000 km. Der aus 16 Wagen bestehende ESN-Train sollte zwischen dem 28. März und dem 21. April 2009 in 40 Städten Europas Halt machen und den interkulturellen Dialog fördern. Der Zug wäre sozusagen eine rollende Jugendherberge mit 700 Schlafplätzen gewesen. Als Tagesprogramm für die Reiseteilnehmer waren Stadtbesichtigungen und Ausflüge vorgesehen. Der Zug wurde aus neun Liegewagen, einem Schlafwagen, zwei Bar- und Gesellschaftswagen, zwei Salonwagen, einem

## ETCS-Aufträge aus Deutschland für Thales und Ansaldo

Die Deutsche Bahn hat die Nachrüstung der Aus- und Neubaustrecke München – Ingolstadt – Nürnberg mit dem Zug-sicherungssystem ETCS Level 2 bei Thales bestellt. Es ist das erste Mal, dass dieser neue Standard auf einer Hochgeschwindigkeitslinie in Deutschland zur Anwendung kommt. Thales wird zwei Streckenzentralen (RBC) errichten und etwa 1000 Balisen verlegen. Diese Ausrüstung wird zusätzlich zur bestehenden LZB eingebaut; sie soll nach Angaben von Thales bereits im Dezember 2009 betriebsbereit sein. Die grösste Herausforderung dürfte es sein, die beiden Systeme zu verknüpfen und deren parallele Verwendung sicherzustellen.

Neben diesem Infrastruktur-Auftrag war im März auch eine Vergabe von ETCS-Bordgeräten zu verzeichnen: Die 15 Vello-Hochgeschwindigkeitszüge, die die Deutsche Bahn bei Siemens bestellt hat, erhalten eine ETCS-Level-2-Ausrüstung des italienischen Herstellers Ansaldo STS. Kosten soll dies 16,8 Millionen Euro, also gut 1,1 Millionen pro Zug. Der italienische Hersteller ist nach eigenen Angaben der einzige, der in Deutschland in Sachen ETCS sowohl eine Bestellung von Bordgeräten als auch einen Infrastruktur-Auftrag akquirieren konnte. Ansaldo STS soll auch die Ausbaustrecke Mannheim – Saarbrücken mit ETCS Level 2 ausrüsten. (pd/mr)

Speisewagen und einem Gepäckwagen gebildet. Organisiert wurde die Fahrt durch ein Schweizer Team von ESN-Leuten in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsbereich Erlebnisbahn der ÖBB.

Abfahrtsort wäre Bratislava gewesen, von wo aus der Zug am 28. März Richtung Wien losfahren sollte. Tags darauf war ein Zwischenhalt in Zürich und die Weiterfahrt nach Lausanne und Kandersteg vorgesehen. Soweit kam es jedoch nicht: Unmittelbar vor der geplanten Abfahrt stoppten die ÖBB das Projekt, da vereinbarte Zahlungen nicht erfolgten. Eine erste Zahlung in Höhe von 100 000 Euro war für den 20. März vereinbart. Diese erfolgte mit zwei Tagen Verspätung. Eine zweite Zahlung in Höhe von 400 000 Euro hätte bis zum 25. März geleistet werden müssen, während der Restbetrag erst nach der Reise fällig geworden wäre. Die zweite Zahlung blieb jedoch aus, was die ÖBB dazu bewog, die Reise abzusagen, da das wirtschaftliche Risiko als nicht tragbar eingestuft wurde.

Als Vorleistung hatten die ÖBB nicht nur unentgeltlich die Organisation durchgeführt,

## Korrigenda

Heft 3/2009, S. 133, „Bypass Madrid geht in Betrieb“: Der Fluss Manzanares wird nicht in einem Tunnel unterquert, sondern mittels eines Viaduktes überquert.

Heft 4/2009, S. 194, „Züge und Lokomotiven für Australien“: Bei der abgebildeten Lokomotive für das australische EVU Pacific National handelt es sich um eine elektrische Lokomotive.

sondern auch die Koordination mit den beteiligten Bahnen übernommen. Offenbar war es der Studentenorganisation aber nicht gelungen, den fälligen Betrag innerhalb der geforderten Frist bereitzustellen. Laut eigenen Angaben fehlten dazu 150 000 Euro. Es waren jedoch dem Vernehmen nach zum Zeitpunkt der Absage Bestrebungen im Gang, den Fehlbetrag mittels Preisreduktionen bei den Trassegebühren zu reduzieren. Zudem ging man bei ESN davon aus, dass die Bezahlung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen könne.

Das Zustandekommen eines solchen Zuges stellt eine grosse Leistung der Organisatoren dar. Auch dass es gelang, mit allen beteiligten Bahnverwaltungen eine Lösung zur Führung eines derart unkonventionellen Zuges zu finden, ist alles andere als selbstverständlich. So sollten beispielsweise für die Führung des Zuges rund hundert verschiedene Lokomotiven zum Einsatz kommen. Um so bedauerlicher ist das Scheitern aus finanziellen Gründen im allerletzten Moment. (hpm)

## Alstom LHB wird umbenannt

Das Bahntechnikunternehmen Alstom LHB GmbH in Salzgitter firmiert in Zukunft als Alstom Transport Deutschland GmbH. Dadurch soll laut der Geschäftsführung das Unternehmen stärker in den Konzern integriert und die Position auf dem Markt gestärkt werden. Mit rund 2400 Mitarbeitern ist Salzgitter das grösste Werk des Alstom-Transportsektors.

Mit der Umbenennung beginnt ein weiteres Kapitel in der 170 jährigen Geschichte des Traditionsunternehmens LHB. Dieses entstand 1839, als Gottfried Linke in Breslau seinen ersten Auftrag erhielt, nämlich den Bau von 100 offenen Güterwagen. 1912 vereinigte sich die Linke KG mit der Breslauer Eisenbahnbauanstalt Gebrüder Hofmann zur Linke-Hofmann-Werke AG, und 1928 fusionierte diese wiederum mit der Waggon- und Maschinenfabrik AG, vormals Busch, in Bautzen zur Linke-Hofmann-Busch AG.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wagte man in Salzgitter-Watenstedt einen Neubeginn. 1996 übernahm GEC Alstom das Werk in Salzgitter und benannte es 1998 in Alstom LHB GmbH um. (alst)

## Schneller nach Belgien

Für den Verkehr über die belgischen Neubaustrecken Hergenrath – Liège (Lüttich) und Ans – Leuven auf der Achse Köln – Bruxelles sollen ab Juni 2009 vier bis fünf Züge der Baureihe 406 (ICE 3) der DB AG mit der erforderlichen ETCS-Ausrüstung verfügbar sein. Die Fahrzeit Köln Hbf – Bruxelles-Midi soll dann von 2 h 17 min auf 1 h 51 min sinken. Die Deutsche Bahn hält somit, im Gegensatz zu Thalys, am Juni-Termin für die erstmalige Benutzung des Neubau-Streckenabschnittes Hergenrath – Liège fest.

Nach dem Einbau des ETCS wird der 17 Züge umfassende Bestand der BR 406 drei in Untergattungen aufgeteilt sein: Sechs Züge sind technisch hergerichtet für den Verkehr Frankfurt (M) – Paris, vier oder fünf Züge werden über ETCS-Ausrüstung für Belgien verfügen und sieben beziehungsweise sechs Züge besitzen keine Zusatz-