

## Wirbel um Trenord

Trenord, das 2011 gegründete Gemeinschaftsunternehmen von Trenitalia und Ferrovie Nord Milano (FNM), steht vor einer unklaren Zukunft. Zuerst hiess es im August, das Unternehmen werde auf Druck der Region Lombardei, die mit den Leistungen schon lange unzufrieden ist, aufgelöst. Damit wäre man im Prinzip zum früheren Zustand mit zwei grossen Bahnunternehmen, die sich den Regionalverkehr aufteilen, zurückgekehrt. Der so entstehende Konkurrenzdruck sollte zur Qualitätsverbesserung beitragen, so die Idee.

Am 31. August kam es indes zu einem Treffen zwischen dem erst im März 2018 gewählten Regionalpräsidenten Attilio Fontana und dem neuen FS-Chef Gianfranco Battisti. Dabei einigten sie sich offenbar auf den Fortbestand des Gemeinschaftsunternehmens, wobei Trenitalia schneller als bislang geplant die Flotte verjüngen will. Noch in diesem Jahr sollen neun moderne Triebzüge in den Einsatz kommen, 2019 weitere 40. Battisti hat zudem versprochen, Massnahmen zur Hebung der Betriebsqualität zu treffen; unter anderem wird der Bestand an Lokomotivführern und Zugbegleitern verstärkt. Zur Diskussion steht ferner, die FNM-Strecken an RFI abzutreten; dafür würde die Region Lombardei 1 % zusätzliche Trenord-Aktien und damit die Mehrheit erhalten. (mr)

## Hupac legt kräftig zu

278 000 Strassensendungen transportierte die Hupac AG zwischen Januar und Juni 2018 durch die Schweiz, fast 10 % mehr als in der Vorjahresperiode. Der nicht-transalpine Verkehr entwickelte sich mit 141 600 Sendungen (+ 6,5 %) ebenfalls positiv, wobei hier seit Anfang Juni der Verkehr von ERS Railways mit rund hundert Zügen pro Woche mitgezählt wird. Weiter rückläufig war die Zahl der transalpinen Sendungen via Österreich (18 200, -3,2 %) und Frankreich (1500, -20 %). (pd)

## Bosnische Steuerbehörde beschlagnahmt Trams

Weil bei den Verkehrsbetrieben von Sarajevo Steuerschulden in Höhe von rund 14 Millionen Euro aufgelaufen sind, hat die staatliche Steuerbehörde zehn Strassenbahnwagen beschlagnahmt und an die Unternehmen Eko-servis, Tešani, und Čelik promet, Visoko, verkauft. Nun verhandeln die Verkehrsbetriebe über einen Rückkauf. Es geht um achtsichtige Kölner Duewag-Trams aus den 1960er Jahren, die 2015 aus Konya (Türkei) nach Sarajevo gelangten. (bac)

## Lkw-Fahrermangel verteuert Kombinierten Verkehr

In Deutschland besteht nicht nur ein erheblicher Mangel an Lokomotivführern, es fehlt auch an Bus- und Lkw-Fahrern. In der Logistikbranche spricht man von einem Unterbestand von um die 50 000 (!) Lkw-Fahrern, der sich nur teilweise durch den „Import“ von Personal aus Osteuropa ausgleichen lässt. Das wirkt sich inzwischen auch auf den Bahnverkehr aus. So schrieb die im Kombinierten Ladungsverkehr tätige DB-Tochter TFG Transfracht im August ihren Kunden, man müsse „leider feststellen, dass die Ressourcen im Trucking für den Containertransport auf der ersten und letzten Meile nicht mehr wie erforderlich zur Verfügung stehen“, insbesondere in Süddeutschland. Zum 1. Okto-

ber führt das Unternehmen deshalb in den betroffenen Umschlagterminals eine „Truck Capacity Surcharge“ von 20 Euro je Fahrzeug und Tour ein. Damit hoffe man wieder „eine stabile und planbare Lieferkettenqualität sicherzustellen“. (schr/mr)

## Spanien: Kartellverfahren gegen mehrere Hersteller

Die spanische Wettbewerbsbehörde hat gegen acht in der Bahnindustrie tätige Unternehmen – darunter Alstom, Bombardier, CAF, Siemens und Thales – Verfahren wegen unrechtmässiger Praktiken bei der Lieferung und Wartung von Sicherungs- und Kommunikationstechnik eingeleitet. Bei 2017 durchgeführten Kontrollen an den Hauptsitzen mehrerer Firmen wurden Dokumente gefunden, die auf wettbewerbsbehindernde Vereinbarungen im Zusammenhang mit Ausschreibungen des Bahninfrastruktur-Betreibers ADIF schliessen lassen. Die Behörde hat nun 18 Monate Zeit, um ihre Untersuchungen voranzutreiben und zum Abschluss zu bringen. (mr)

## Erstes „Stellwerk in der Cloud“

Siemens nutzt die Inbetriebsetzungsphase des Neubauabschnitts „Ruckhalde“ der Appenzeller Bahnen in St. Gallen, um den Betrieb eines elektronischen Stellwerks zu testen, bei dem sich die zentrale Rechneinheit im rund 60 Kilometer entfernten Wallisellen bei Zürich befindet. Die redundante Datenverbindung ist an beiden Enden mit Verschlüsselungsgeräten gesichert. Laut dem Hersteller ist es weltweit die erste Anwendung eines „Stellwerks in der Cloud“. In Zukunft möchte man den Bahnen die komplette Stellwerkstechnik als Full-Service-Paket anbieten, so die Idee. Der Testbetrieb ohne Fahrgäste, für den das Bundesamt für Verkehr Ende August die Betriebsbewilligung erteilt hat, läuft bis Anfang Oktober; anschliessend werden die für „Siemens Interlocking as a Service“ vorgenommenen Anpassungen rückgebaut und die Anlage konventionell in Betrieb genommen. (siem/mr)

## GE-Lokomotiven für Ukraine

Der amerikanische Hersteller GE baut für die Ukrainischen Eisenbahnen 30 sechsachsige Güterverkehrs-Diesellokomotiven des bereits nach Kasachstan gelieferten Typs TE33A. Ein Teil der Endmontage wird in der Ukraine erledigt. Ein Rahmenvertrag sieht die Lieferung von bis zu 195 weiteren Lokomotiven über zehn Jahre vor; der Gesamtauftragswert könne bis zu 1 Milliarde Dollar erreichen. (bac)

## Dragon 2 für PKP Cargo

Der polnische Hersteller Newag konnte in den vergangenen Jahren 14 sechsachsige Elektrolokomotiven des Typs Dragon an die EVU Freightliner, Lotos Kolej und STK liefern. Nun will PKP Cargo drei mit ETCS L2 ausgerüstete Fahrzeuge des weiterentwickelten Typs Dragon 2 bestellen; hierzu wurde im Juli eine Absichtserklärung unterzeichnet. Kommt der Vertrag bald zustande, will Newag die Lokomotiven noch in diesem Jahr liefern. (pd/mr)

## Pedemontana wieder auf ganzer Länge befahrbar

Erstmals seit einem Felssturz vor sechs Jahren hat am 29. Juli 2018 wieder ein Zug die 74 Kilometer lange Strecke Sacile –

Gemona, die sogenannte Pedemontana Friulana, durchgehend befahren. Der Eröffnungszug bestand aus der FS-Dampflokomotive 728.022 und historischen Reisezugwagen. Seit Dezember 2017 fahren auf dem westlichen Abschnitt Sacile – Maniago wieder Regionalzüge (siehe Heft 2/2018, S. 86); im Dezember soll der Planverkehr auf dem verbleibenden Stück bis Gemona aufgenommen werden. Dank einer Gesetzesänderung gilt die Pedemontana seit 2017 als Bahnlinie von nationaler Bedeutung; sie ist Bestandteil des Projekts „Binari senza Tempo“ der FS-Stiftung, die sich um das historische Erbe der Staatsbahnen kümmert. (ksch)

## EU-Fördermittel für Stadttunnel Łódź

Die Europäische Kommission unterstützt den Bau einer unterirdischen Durchmesserlinie in der drittgrössten polnischen Stadt Łódź mit 411 Millionen Euro aus dem Kohäsionsfond. Die neue Strecke soll ab 2022 vom bereits modernisierten und in Tieflage angelegten Bahnhof Łódź Fabryczna als Y-Trasse zu den Bahnhöfen Żabieniec im Nordwesten und Kaliska im Südwesten der Stadt führen. Unter dem Stadtzentrum entstehen die beiden neuen Zwischenstationen Zielona und Ogrodowa. Der 7,2 Kilometer lange Stadttunnel, der dem Fern- wie auch dem Nahverkehr dienen soll, wird für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt und mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Bislang enden Intercity-Züge aus Warschau am Kopfbahnhof Fabryczna, während durchgebundene Fernverkehrszüge je nach Relation die Bahnhöfe Kaliska, Choiny oder Widzew bedienen. (pson)

## Noch ein Magnetbahn-System

Die deutsche Firmengruppe Max Bögl hat in den letzten Jahren in Eigenregie ein Magnetbahnsystem entwickelt und will nun in der chinesischen Stadt Chengdu eine 3,5 Kilometer lange Teststrecke bauen. Mitte Juli wurden die Verträge mit einem chinesischen Partner unterzeichnet. Das „Transport System Bögl“ (TSB) ist für den Personennahverkehr über Strecken von bis zu 30 Kilometer mit bis zu 150 km/h ausgelegt. Seit 2012 besteht am Firmensitz in Sengenthal (Bayern) ein 800 Meter langer Versuchsabschnitt. (pd)

## Autoteile von Busan nach St. Petersburg via Wladiwostok

Die russische Logistikfirma Fesco hat zusammen mit dem südkoreanischen Unternehmen Hyundai Glovis die Beförderung von Autoteilen zwischen dem südkoreanischen Busan und St. Petersburg aufgenommen. Die Container – etwa 500 TEU pro Monat – gelangen auf dem Seeweg nach Wladiwostok und von dort über die Transsibirische Eisenbahn Richtung Westen. Die Beförderungszeit soll nur 15 Tage betragen, halb so lange wie auf dem Seeweg durch den Suezkanal. (pd)

## EU-Geld für Balaton-Strecke

Die EU unterstützt über ihren Kohäsionsfonds die Erneuerung der ungarischen Strecke Székesfehérvár – Keszthely mit 193 Millionen Euro. Die 123 Kilometer lange Bahnlinie erschliesst das Nordufer des Plattensees. Die Modernisierung wird in zwei Etappen gegliedert. Die nun zur Verfügung gestellten Mittel sind unter anderem für die Sanierung oder den Neubau von 51 Strassen- und 124 Fussgänger-Bahnübergängen bestimmt. (pd)