



Das norwegische Intercity Rollmaterial entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und hat teils materielle Ermüdungs-Probleme, die vermehrt zu einem Fahrzeugmangel führen. Deshalb hat Norske Tog, die staatliche Fahrzeugverwaltung, eine Ausschreibung für vorerst 17 Zugseinheiten (+ 83 Optionen) mit 8- bis 9-teiligen Wagen ausgeschrieben. 2026 sollen die ersten Einheiten als Elektro-/Diesel/Batterie-Hybridzüge in Betrieb gehen.

Norwegen

Aufbruch in neue Denkmodelle

Die neue rot-grüne Regierung Norwegens will Strukturen vereinfachen, die Liberalisierung zurückstellen und früher gekürzte Investitionsvorhaben wieder vollumfänglich umsetzen. Eine Vielzahl von Streckenunterbrüchen wegen Bauarbeiten sind Zeugnis eines hohen Nachholbedarfs und Anpassungen an neue Erfordernisse. Teils massive Kostenüberschreitungen bei Bahnprojekten zeigen Projektdefizite auf.

Das norwegische Bahnnetz hat eine Streckenlänge von rund 4.200 Kilometer, wobei nur sieben Prozent als Doppelspurstrecke ausgebaut sind. Die Elektrifizierung liegt bei 65 Prozent. Mitte des letzten Jahrzehnts erfolgte eine tiefgreifende Bahnreform für das bisher staatlich geprägte Bahnwesens. 2021 erfolgte, noch durch die bisherige konservative Regierung, die Neuauflage des Nationalen Transportplans (NTP) für die Periode 2022–2033. Damit soll auch Norwegens Bahnwesen ausgebaut, modernisiert und restrukturiert werden.

Neue Regierung – neue Vorstellungen

Im Oktober 2021 haben die sozialistische Arbeiterpartei und die Zentrums-partei eine rot-grüne Minderheitsregierung gebildet. Deren Regierungsprogramm 2021 bis 2025 umfasst auch wesentliche Maßnahmen im Bahnwesen:

- Die von der Vorgängerregierung 2015/2016 vorgenommenen wettbe-

werbsorientierten Auslagerungen des Personenverkehrs und der Infrastrukturorganisation sollen beendet werden.

- Erleichterung der Übernahme eines größeren Anteils des Personen- und Güterverkehrs durch die Eisenbahn. Letzteres durch die Verbesserung der derzeitigen Regelungen für Umweltunterstützungen.
- Ausbau der Doppelspurstrecken sowie von längeren Kreuzungsgeleisen für den Güterverkehr.
- Überprüfung der derzeitigen Organisation und Zuständigkeiten zwischen dem Transportministerium, der Eisenbahndirektion und dem Infrastrukturbetreiber Bane NOR. Ziel soll sein, die bereits beschlossenen Bahnprojekte baldmöglichst abzuschließen und den Instandhaltungstau abzubauen.
- Wiedererwägung der Nord-Linie Fauske – Narvik – Tromsø, den Ausbau des Angebots der Nachtzüge sowie Unterstützung für die Museumsbahnen.

Diese Bahnvorhaben werden zusätzliche Mittel benötigen. Die im NTP festgelegten, knapp 3,3 Milliarden Euro pro Jahr werden hierzu nicht mehr ausreichen. Für den Straßenbau vorgesehenen 4,7 Milliarden Euro dürften kaum angetastet werden, da sie der weit verteilten Bevölkerung mehr Nutzen bringen.

Gemäß dem Transportminister Jon-Ivar Nygård sollen die 10-jährigen Bahnkonzessionen für GoAhead, SJ Nord und Vy Tog während der Vertragslaufzeit nicht in Frage gestellt werden. Andererseits wird das Ausschreibungspaket 4 (Regional- und Lokalbahnen Oslo), für das sich SJ Nord und Flytoget interessierten, und 5 (InterCity-Linien im Raum Oslo) nicht wie geplant erfolgen und beim bisherigen Betreiber Vy Tog verbleiben. Auch stellt er die Aufspaltung der norwegischen Staatsbahnen NSB und dem Infrastrukturbetreiber Jernbaneverket in Frage. 2016 sind mit der Bahnreform fünf staatseigene Gesellschaften entstanden: Bane Nor (Infrastruktur), NSB AS (EVU Vy Tog), Entur AS (Tickets), Norske tog AS (Fahrzeugverwaltung) und die Mantena AS (Rollmaterial Unterhalt) sowie infolge Ausschreibungen sind GoAhead und SJ Nord als private EVU neu dazugekommen. Die Vermischung von gesplitteten staatlichen Organisationen

und privatwirtschaftlich geführten Unternehmen wird von der Regierung als zu komplex und wenig zielführend angesehen. Die Halbierung der Investitionen des Doppelspurausbaus im Intercity-Dreieck (Oslo nach Skien, Halden und Lillehammer), wie von der Vorgänger-Regierung beschlossen, soll rückgängig gemacht werden.

Wiederbelebung der Nordland-Linie

Nachdem bereits Projektstudien zur Bahnanbindung bis Narvik und Tromsø 1992, 2011 und 2019 an der Wirtschaftlichkeit der erwarteten 11 Milliarden Euro Investition scheiterten hat nun das norwegische Verkehrsministerium die norwegische Eisenbahndirektion beauftragt, erneut eine Konzeptstudie für die geplante Nordnorwegen-Linie bis im Sommer 2023 durchzuführen. Als Erweiterung ist eine Anbindung von Harstad zu prüfen, das über einen wichtigen Fischereihafen verfügt. Gegenüber früher werden CO₂-Emis-

sionen, die zunehmenden Containerzüge ab Narvik via Schweden nach Oslo sowie damit die Entlastung der Erzbahn (Ofotenlinie) in die Bewertung eingehen. Auch sind die Auswirkungen auf die Rentierzucht und das Volk der Sámi neu zu beurteilen. Diese haben sich schon erfolgreich in Finnland zu Wehr gesetzt, die die geplante Eismeer-Anbindung an das finnische Bahnnetz zu Fall brachten.

Teurere Projekte

Die Østfoldbane führt von Oslo östlich des Oslofjords südlich nach Kornsjø i Halden an der Grenze zu Schweden (und Richtung Göteborg). Die neue Follo-Linie für 250 Km/h wird, als Ergänzung zur bestehenden Stammstrecke, als zweigleisige Strecke von Norwegens Hauptstadt ohne Zwischenstationen zum ÖPNV-Zentrum Ski führen. Dies wird das Kernstück der InterCity-Entwicklung südlich von Oslo bilden. Es umfasst umfangreiche Arbeiten am Osloer Hauptbahnhof und den Bau ei-

ner neuen Station in Ski und bedingt den Bau von rund 64 Kilometer neuen Gleisanlagen und umfasst den mit 20 Kilometer längsten Eisenbahntunnel des Landes. Hierbei stehen vier Tunnelbohrmaschinen im Einsatz. Dieses Vorhaben ist derzeit das größte Verkehrsprojekt in Norwegen. Das von Jernbaneverket erstmals auf 1,2 Milliarden Euro geschätzte Investitionsvolumen wird heute von Bane Nor mit Fertigstellkosten von rund 3,5 Milliarden Euro beziffert. Die Vorarbeiten begannen 2013 und Ende 2022 wird nun mit der Fertigstellung gerechnet.

Weiter südlich werden in Moss zehn Kilometer neue Doppelgleise gebaut, von Sandbukta im Norden bis Sæstad im Süden. Auf neun von zehn Kilometern, darunter in den beiden Tunneln nördlich und südlich des Stadtzentrums, sind die Arbeiten auf gutem Weg. In der Innenstadt mussten wegen weit größeren als erwarteten Wechschichten von Moräne und Meereston (Quick Clay, eine spezielle Art von Ton, der bei Überlast wie eine Flüssigkeit schwimmt) die Arbeiten im Februar 2021 eingestellt werden. Bane Nor hat bauliche Sicherungsmaßnahmen vergeben, die inzwischen in Arbeit sind. Dies wirkt sich sowohl auf den, für November 2025 geplanten, Fertigstellungsterminals auch auf die geplanten Investitionen von 1 Milliarden Euro aus. Zusammen mit weiteren Streckenausbauten verkürzt sich die Reisezeit von heute 1:44 auf 1:08 Stunden bis an die schwedische Grenze.

Ein weiteres Großprojekt ist der landesweite ERTMS-Rollout über 4.200 Kilometer Gleis und mehr als 350 Bahnhöfe, der zwischen 2022 und 2034 für rund 2 Milliarden Euro realisiert werden soll.

Peider Trippi

ANZEIGE



Die neuen Intercity-(Trieb)Züge sollen Schlafabteile enthalten, die tagsüber in private Sitzabteile umgewandelt werden können. Großraumbereiche mit Liegesitzen, Familienabteile, ausreichend Gepäckabteile für Ski und Fahrräder sowie eine Bordverpflegung erfordern innovative Lösungskonzepte der qualifizierten Anbieter Alstom, CAF, Talgo und Stadler.

Quereinstieg Lokführer (m/w/d) -
fang' bei VIAS neu an!



VIAS

Weitere Infos unter:
Tel.: 02421 3769 300 • www.vias-online.de

**Starttermine
mehrmals jährlich**