



Irland

▲ Class 60000, Set 3, in Betrieb genommen am 9.1.2008, aufgenommen in der ebenso neuen Unterhaltsanlage von Laois am 2.10.2008.

► Am 15.9.1869 hielt erstmals ein Zug in Cort, der letzte Zug fuhr hier am 5.4.1976. Nun steht die Wiedereröffnung bevor. Das ehemalige Bahnhofgebäude dient heute anderen Zwecken. Der historische Wasserturm soll erhalten bleiben (3.10.2008).

In der Republik Irland hat die Eisenbahn viel von ihrem einstigen Glanz verloren. Nun fördert die irische Regierung,

unterstützt von der Europäischen Union, die Renaissance von Iarnród Éireann.

Iarnród Éireann

Aufbruchstimmung

Die Bevölkerung der Republik Irland ist so stark gewachsen wie sonst nirgendwo in Europa – um 50% seit 1970, besonders steil ist die Zunahme seit der Jahrtausendwende. Ganz anders die Entwicklung der Eisenbahnen: Das einst dichte Schienennetz – breitspurig 1 600 mm auf den meisten Hauptstrecken, schmalspurig 914 mm auf vielen Nebenstrecken – ist auf wenige breitspurige Strecken geschrumpft, die fächerförmig von Dublin aus die wichtigsten Städte erschließen. Schmalspurstrecken des allgemeinen öffentlichen Verkehrs gibt es längst keine mehr, außer einigen kurzen Strecken mit Museumsbetrieb ist nur die Torfbahn bei Shannonbridge übrig geblieben. Dort werden einem Kraftwerk jährlich mehr als eine Million Tonnen Torf zugeführt. »Man reist doch nicht mit dem Zug durch Irland«, so die Auskunft des *Ireland Tourist Board*, an das wir uns bei der Vorbereitung unserer Reise wenden. Die irische Staatsbahn Iarnród Éireann steht in Konkurrenz zu einem dichten Netz von Überlandbussen, häufig und zuverlässig verkehrend und erst noch preiswerter als die Züge. Ausgenommen die Vorortbahnen im Großraum Dublin, die einzigen elektrisch betriebenen Stre-

cken des Landes, zehrt Irlands Eisenbahn seit Jahrzehnten von der Substanz. Die Folge ist eine überalterte Infrastruktur und ein lädiertes Ruf bei vielen Iren. Doch wir haben gehört, dass sich keine andere Staatsbahn in Europa so schnell entwickle wie die irische. Wir wollen sehen, wie die jüngste, von der EU mitgetragene Investitions-Initiative »Transport 21« der Irischen Regierung zugunsten der Schiene angelaufen ist. In Dublin, am prächtigen Hauptsitz von Iarnród Éireann in der Connolly Station, empfängt uns CEO (Geschäftsführer)

Dick Fearn zu einem kurzen Gespräch. Fearn ist Engländer, ein gelernter Eisenbahner alter Schule: »Unsere Bahn gehört zu den letzten vollständig integriert geführten Staatsbahnen in Europa«. Als wir ihm von unserem Erlebnis mit dem *Tourist Board* berichten, ist er nicht erfreut: »Ich werde mit dem Verantwortlichen reden. In den letzten 15 Jahren hat sich die Zahl unserer Fahrgäste fast verdoppelt, von 26 Millionen 1993 auf über 45 Millionen im Jahr 2007. 2016 sollen es 100 Millionen sein. Gemessen an der Anzahl Reisen pro Bürger und



Jahr bewegen wir uns im europäischen Mittelfeld, aber wir holen kräftig auf!« »Transport 21« stellt Iarnród Éireann erhebliche Mittel bereit. Das erlaubt der Bahn, mehrere große Projekte parallel nebeneinander zu entwickeln:

- Teuer und für die Kunden nur langsam spürbar ist die umfassende Erneuerung der Sicherungsanlagen. Diese erste, in der Umsetzung bereits weit fortgeschrittene Initiative steigert die Fahrplanstabilität, erhöht die Streckenkapazitäten und schafft damit die Voraussetzungen für künftige Angebots-Verbesserungen.
- Umso direkter sichtbar ist der Kundennutzen der zweiten Initiative, der nahezu vollständigen Erneuerung der Intercity-Fahrzeugflotte. Bereits seit 2005 stehen 67 MK 4-Reisezugwagen in Betrieb, gefertigt bei CAF in Spanien. Mit klassischen Diesellokomotiven werden Wendezüge gebildet. Zwischen 2007 und 2009 kommen 31 dreiteilige und 15 sechsteilige Diesel-Triebzüge Class 22000 in Betrieb. Diese ICR (Intercity Railcars) wurden bei Mitsui in Japan für 400 Millionen Euro geordert und von Tokyu Car (Japan) und Rotem



(Korea) gebaut. Für den Unterhalt der 160 km/h schnellen Kompositionen ist bei Laos auf der grünen Wiese eine Betriebswerkstätte errichtet worden.

Seit ihrer Inbetriebnahme zeichnen sich die Züge aus Fernost durch ihre hohe Verfügbarkeit aus, eine in Europa keineswegs selbstverständliche Qualität.

- Die dritte Initiative strebt den Wiederaufbau des stillgelegten »Western Rail Corridor« von Limerick nach Collooney an. Irlands Eisenbahn bekäme damit wieder eine Netzstruktur zurück. Es ist allerdings ungewiss, wann der erste Intercity-Zug entlang der irischen Westküste fahren wird. Im Oktober 2007 hat der Wiederaufbau des vor über 30 Jahren stillgelegten, 36 Meilen langen Abschnitts zwischen Ennis und Athenry begonnen. Die verrotteten alten Gleise werden ersetzt, sieben Bahnhöfe neu gebaut. Bereits 2009 sollen Pendlerzüge verkehren, Limerick und Galway sind dann wieder mit einem direkten Schienenstrang verbunden. Die Termine für den Weiterbau Richtung Nordwesten sind noch nicht bekannt, vorgesehen sind drei weitere Bauetappen.

- Ehrgeizige Ziele verfolgt Iarnród Éireann auch in der Agglomeration Dublin, wo auf engem Raum ein Viertel der Iren lebt und arbeitet. Seit 2004 verbinden Citadis-Straßenbahnen von Alstom die beiden Fernverkehrs-Kopfbahnhöfe Connolly und Heuston. Für die S-Bahn ist der Bau einer großteils unterirdisch verlaufenden Durchmesserlinie mit fünf Zwischenstationen geplant, eine davon im neuen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln heute nur schlecht erreichbaren Finanzzentrum. In den Spitzenzeiten sollen stündlich 20 Züge pro Richtung 28 000 Reisende transportieren. Die Planungsarbeiten sind weit fortgeschritten, Mitte 2011 sollen die Baumaschinen auffahren. Wenn alles optimal läuft, kann die Tunnelstrecke bereits 2016 eröffnet werden.

Bernhard Studer

▲ Die erstgebaute Lokomotive Class 141 mit der Nummer 141 macht sich am 3.10.2008 vor einem Bauzug auf der kurz vor der Wiederinbetriebnahme stehenden Strecke von Ennis nach Athenry nützlich. Fotos: Bernhard Studer



Der TÜV Rheinland im Einsatz für die irische Eisenbahn

Die irische nationale Bahnaufsichtsbehörde, die *Railway Safety Commission* (RSC), hat mit dem TÜV Rheinland einen Rahmenvertrag für Beratungsdienstleistungen zur Fahrzeugzulassung abgeschlossen. Seit Frühjahr 2007 unterstützen die Rheinländer die RSC bei der Entwicklung von nationalen Zulassungsprozessen, bei der Festlegung von Sicherheitskriterien sowie bei der Zulassung der Mark 4-Wendezüge und der ICR Class 22000. Die neuen Fahrzeuge müssen sowohl nationalen Verordnungen als auch den EU-Richtlinien 2004/49/EC und 2001/16/EC entsprechen.