

Auftrags- vergabemonitor

Ausgewählte Auftragsvergaben aus den öffentlichen Beschaffungsmärkten



Bahnmarkt.eu



Bauportal-
Deutschland.de



Beschaffungsmarkt-
Fahrzeuge.de



Cleanerportal.de

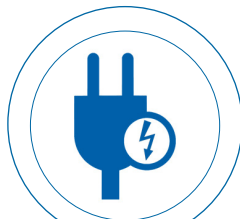
2018
II. Quartal



Container-
Modulbau.de



EE-Portal.eu



Energieaus-
schreibungen.de



Strassenbauportal.de

INHALTSVERZEICHNIS

Ausgewählte Auftragsvergaben aus:

BAUPORTAL-DEUTSCHLAND.DE	Seite 4 - 7
BAHNMARKT.EU	Seite 8 - 27
STRASSENBAUPORTAL.DE	Seite 28 - 32
EE-PORTAL.EU	Seite 33 - 36
CLEANERPORTAL.DE	Seite 36
BESCHAFFUNGSMARKT-FAHRZEUGE.DE	Seite 37 - 47

Impressum:

Auftragsvergabemonitor ist eine Quartalszeitschrift, welche im Abonnement für 36 EUR p. a. incl. Versandkosten bezogen werden kann.

Verleger:

INLOCON AG | Erich Zeigner Allee 36 | 04229 Leipzig

Verantwortlicher Redakteur:

Dipl.-Volkswirt Ulrich Knöll | Tel. 0341 4929578 | presse@inlocon.de

Druck: ps printsolution GmbH, Leopoldstrasse 244, 80807 München

Editorial des Chefredakteurs

Liebe Leserinnen und Leser,

die Baukonjunktur floriert unverändert weiter und eine Änderung zum Negativen ist in absehbarer Zukunft auch nicht zu erwarten.

Das bedeutet, daß die Kapazitäten aller Branchen völlig ausgelastet sind und neue Aufträge nur angenommen werden, wenn entsprechende Preisaufschläge akzeptiert werden. Das bedeutet zwar höheren Umsatz aber deshalb keine höheren Fertigstellungszahlen für die so dringend benötigten neuen Wohnungen in den Ballungsgebieten.

Und der Staat mit seinen vollen Kassen auf allen Ebenen treibt diese Konjunktur verstärkt und muß dabei feststellen, dass das zur Verfügung stehende Investitionsbudget gar nicht verbaut werden kann, obwohl für Schulen, Strassen, Schienenwege, Kitas und Abwasserkanäle massiver Investitionsstau konstatiert werden muß.

Hier hilft nur eine nachhaltige Kapazitätserhöhung in allen Branchen der Bauwirtschaft, welche bei nahezu Vollbeschäftigung, wie wir sie derzeit haben, im wesentlichen nur durch Zuwanderung fremder Arbeitskräfte gelöst werden kann. Und ganz allmählich dämmert es auch den politisch Verantwortlichen, daß hier Handlungsbedarf steht. Das in der Diskussion befindliche Einwanderungsgesetz zeigt in die richtige Richtung, muß aber noch erheblich progressiver formuliert werden, denn durch fremde Arbeitskräfte wird der Wohlstand unsers Landes steigen, entgegen den Befürchtungen einiger Provinzpolitiker in einem südlichen Bundesland, welche glauben, bundespolitischen Einfluß geltend machen zu müssen.

Ihr Dipl.Volkswirt Ulrich Knöll

Verantwortlicher Redakteur

„INFORMATION IST DIE WÄHRUNG DER DEMOKRATIE“

-Thomas Jefferson-

(1743-1826) 3.Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika



BAUPORTAL-DEUTSCHLAND.DE

Sondergründung für Flußmeisterei in Deggendorf 31 % unter Kostenvoranschlag

Deutlich günstiger als mit 403 300 EUR erwartet kommt das Erstellen von ROB-Ortbeton-Säulen zur Baugrundverbesserung für den Neubau von 3 Gebäuden der Flußmeisterei in Deggendorf, denn die Submission am 30.1.2018 erbrachte unter 6 Angeboten das beste Ergebnis von 277 080.55 EUR , welches die MAYERHOFER Hoch-, Tief- und Ingenieurbau GmbH aus 84359 Simbach am Inn abgab und folglich am 19.3.2018 mit dem Auftrag betraut wurde.

7.5.2018

Baumeisterarbeiten für Begegnungs- und Freizeitsportzentrum „Am Eisteich“ in Hof mehr als 1 Million Euro teurer!

Das war unerfreulich am 15.5.2017 für die Stadt Hof, denn statt 1 260 000.00 EUR war das günstigste von nur 2 eingegangenen Angeboten mit 2 277 843.19 EUR um 1 017 843 EUR oder 80,8 % teurer als kalkuliert. Den Auftrag erhielt am 16.6.2017 die AS-Bau Hof GmbH in 95032 Hof .

12.3.2018



AS-BAU
HOF GMBH

Hoch- und Tiefbau

Fensterbauarbeiten Mittelschule am Lodererplatz in Erding 49 % unter Kostenvoranschlag

Dank eines intensiven Wettbewerbs mit ungewöhnlich vielen 26 Bietern um den Auftrag der Fensterbauarbeiten für die Generalsanierung Mittelschule am Loderer-

platz in Erding konnte der Kostenvoranschlag von 627 664.00 EUR mit 321 620.00 EUR um 48,8 % deutlich unterschritten werden. Den Auftrag erhielt am 4.1.2018 die Hackenbuchner Fassadenbau GmbH & Co. KG in 84378 Dietersburg

28.2.2018

Gerüstbauarbeiten beim Klinikum Darmstadt 32 % unter Kostenvoranschlag

Ein erfreuliches Ergebnis brachte die Submission umfangreicher Gerüstbauarbeiten beim Klinikum Darmstadt am 8.11.2017, denn statt der veranschlagten Kosten von 588 020.00 EUR ergab das günstigste Angebot von 16 (!) Bietern mit 398 933 EUR eine Unterschreitung von stattlichen 32,15 % ! Der Auftrag wurde am 18.12.2018 an die GSB Gerüstbau GmbH aus 67240 Bobenheim - Roxheim erteilt.

15.1.2018



44 % Mehrkosten für Faserzementfassade an der Grundschule Fühlinger Weg in Köln

Da hat sich jemand wohl tüchtig verkalkuliert bei der Fassade für den Neubau der Grundschule Fühlinger Weg in Köln, denn obwohl sich 13 Bieter um den Auftrag bewarben, war das günstigste dieser Angebote mit 613 583.15 EUR um 44,1 % über dem Kostenvoranschlag von 425 727.63 EUR ! Der Auftrag wurde am 7.2.2018 an die Prudens GmbH aus 13156 Berlin vergeben.

22.5.2018

Prudens
GmbH

3-fach Fliesenarbeiten für Sporthalle beim Annette-Kolb-Gymnasium in 83278 Traunstein 45 % unter Kostenvoranschlag

Erfreulich für den Bauherrn, die Stadt Traunstein war die Submission am 1.2.2018 für die Fliesenarbeiten für den Neubau einer 3-fach Sporthalle beim Annette-Kolb-Gymnasium, denn statt 273 495.90 EUR wie der Kostenvoranschlag vorsah, war das beste von 6 Angeboten mit 150 219.60 EUR um ganze 45 % billiger, weshalb der Auftrag am 3.4.2018 an die Fliesen Röhlich GmbH aus 90530 Wendelstein vergeben wurde.

22.5.2018



Neue Website des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kostet 64,5 % mehr als kalkuliert

Deutlich höhere Kosten als mit 200 000 EUR erwartet brachte die Ausschreibung für die Neugestaltung der Unternehmenswebseite „www.vrr.de“ am 15.9.2017, denn zwar bewarben sich 4 Bieter um diesen Auftrag, doch dieser ging mit 329 154.00 EUR oder um 64,6 % teurer am 13.2.2018 an die webit! Gesellschaft für neue Medien mbH in 01309 Dresden.

3.5.2018

4,8 Milliarden Euro Bauinvestitionen in der Region Leipzig

Der jährliche Investitionsbericht der IHK zu Leipzig über die Investitionstätigkeit in der Kammerregion listet eine eindrucksvolle Zahl von Bauvorhaben privater und öffentlicher Investoren im Volumen von 4,8 Milliarden Euro auf. Dabei wer-

den Details wie Lage, konkretisierte Projektangaben und, soweit bekannt, den Realisierungszeitraum sowie die Investitionssummen aufgelistet und sind damit interessant für Unternehmen, Investoren, Projektentwickler sowie die interessierte Öffentlichkeit.

Die aufgeführten Investitionsvorhaben erreichen ein Gesamtvolumen von mehr als 4,8 Milliarden Euro. Davon befindet sich mehr als die Hälfte mit einer Investitionssumme von gut 2,7 Milliarden Euro bereits im Realisierungsstadium – darunter Investitionen im Fahrzeugbau, eine Vielzahl von Wohnungsbau- und Hotelprojekten, aber auch Projekte im öffentlichen Sektor, wie zum Beispiel Sanierung und Umbau der Justizvollzugsanstalt in Torgau oder des ehemaligen Pestalozzigymnasiums in Borna zum neuen Gerichts- und Behördenstandort.

Die übrigen Investitionsvorhaben mit einem Volumen von etwa 2,1 Milliarden Euro befinden sich aktuell noch vor dem Baubeginn oder in der Planungsphase. Dazu zählen unter anderem die Sanierung der Musikalischen Komödie, der internistische Neubau im St. Georg Klinikum oder die Erschließung neuer Stadtquartiere in Leipzig-Eutritzsch sowie am Bayerischen Bahnhof.

Der vollständige Bericht ist in der Anlage beigefügt.

Quelle: IHK Leipzig 20.7.2018

**BAHNMARKT.EU**

Neue Elektrotriebzüge für PV bis 2020

Das im Personenverkehr aktive staatliche lettische Eisenbahnunternehmen Pašažieru vilciens (PV) plant bis 2020 die Beschaffung neuer Elektrotriebzüge.

Vorstandschef Rodžers Jonis Grigulis erklärte, die ersten beiden Züge sollten im Dezember 2020 eintreffen, Anfang 2012 könnten weitere zehn Züge folgen, bis 2023 sollten alle 32 Züge ausgeliefert sein.

„Wir wollen ein offenes und transparentes Verfahren mit vier Bewerbern, und in den Verhandlungen geht es um das günstigste Angebot, und das gilt nicht nur in Bezug auf den Kaufpreis, sondern auch für die späteren Betriebskosten“, sagte Grigulis und bezifferte die Kosten mit rund 200 Mio. EUR.

Im Rennen sind derzeit die spanische Talgo, die schweizerische Stadler mit ihrer polnischen Tochter Stadler Polska, die spanische CAF und die tschechische Škoda vagonka. Nachdem der Abschluss eines Vertrags für die erste Jahreshälfte 2018 angekündigt worden war, hatten sich die Fragen nach dem Stand der Dinge gemehrt.

PV wurde 2001 als eigenständiges Unternehmen aus der Staatsbahn Latvijas dzelzceļš (LDz) ausgegliedert. Ihr elektrifiziertes Netz umfasst vor allem den Großraum Riga, wo inzwischen Bahnen unterwegs sind, die vor mehr als 50 Jahren in Dienst gestellt wurden.

Quelle: nov-ost.info 12.3.2018

Angebote für Bahnlinie Poznań-Szczecin über Budget

Die polnische Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft PKP PLK hat Ende vergangener Woche die Angebote in zwei Ausschreibungen zur Sanierung der Bahnstrecke 351 (Magistrale E59) zwischen Poznan und Szczecin geöffnet.

Nach Informationen der Bahngesellschaft lagen die Angebote dabei allesamt deutlich über den Kostenvoranschlägen von 230 Mio. PLN (55 Mio. EUR) netto für den Abschnitt Poznan-Rokietnica bzw. 425 Mio. PLN (102 Mio. EUR) netto für den Abschnitt Rokietnica-Wronki. Das günstigste Angebot für den Abschnitt Poznan-Rokietnica reichte mit 292 Mio. PLN Trakcja PRKil ein, die anderen Angebote kamen von einem Konsortium der Posener Firmen Alustra und ZRK-DOM mit Intop Warszawa (296 Mio. PLN), Torpol (304 Mio. PLN), Intercor (332 Mio. PLN), Budimex (315 Mio. PLN) und Porr (381 Mio. PLN).

Für den Abschnitt Rokietnica-Wronki ist die Bieterliste mit Ausnahme von Porr identisch. Am günstigsten ist hier mit 467 Mio. PLN ZRK DOM im Konsortium mit Alusta und Intop Warszawa, gefolgt von Trakcja PRKil mit 471 Mio. PLN, Budimex mit 479 Mio. PLN, Intercor mit 490 Mio. PLN und Torpol mit 518 Mio. PLN.

Die hohen Preise sind unter anderem darauf zurückzuführen, dass sich die PKP PLK unter Zugzwang befindet: Die Arbeiten sollen aus dem CEF-Programm der EU finanziert werden und müssen dafür bis Ende 2020 abgeschlossen werden. Eigentlich war der Baubeginn für 2017 geplant, mittlerweile ist mit einem Baubeginn aber nicht mehr vor 2019 zu rechnen. Die von den Bauunternehmen angebotene Bauzeit liegt zwischen 22 und 25 Monaten.

Das insgesamt rund 2 Mrd. PLN (478 Mio. EUR) schwere Projekt zur Sanierung der E59 zwischen Poznan und Szczecin umfasst neben den Arbeiten an Gleisen, Fahrleitung, Brücken und Bahnsteigen auch die Leittechnik und die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem ERTMS. Die letztgenannten Aufgaben sind jedoch Teil eines gesonderten Auftrags.

BAV-Standbericht 2017 Eisenbahn-Großprojekte auf Kurs

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den jährlichen Standbericht zu den Eisenbahnausbauprogrammen publiziert. Dazu gehören die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die Hochgeschwindigkeitsanschlüsse, die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), der 4-Meter-Korridor und der Ausbauschnitt 2025. Der Standbericht gibt zudem Aufschluss über den Stand der Arbeiten bezüglich der Lärmsanierung, der Einführung des Zugbeeinflussungssystems ETCS sowie der regionalen Projekte DML Zürich, CEVA Genf und Albulatunnel II. Alle Großprojekte sind laut BAV auf Kurs, die Kosten bei allen Großprojekten „im Griff“. Beim Ausbauschnitt 2025 konnten dank weiterer Anstrengungen die prognostizierten Mehrkosten fast vollständig abgebaut werden. Die verbleibenden 27 Mio. CHF sollen in den kommenden Jahren mit weiteren Projektoptimierungen eingespart werden. Die Inbetriebnahmetermine können nach heutigem Stand mit Ausnahme der bekannten Verzögerungen in den Knoten Genf und Bern eingehalten werden.

Quelle: RailBusiness 13.4.2018

ČD will 60 neue Regionalzüge anschaffen

Die tschechische Staatsbahn České dráhy (CD) plant die Anschaffung von bis zu 60 neuen elektrischen Triebzügen.

Das Unternehmen stellt sich damit auf die neuen Anforderungen aus den Bezirken ein. Mit denen will CD in den kommenden Monaten Rahmenverträge über die Bestellung von Fahrten abschließen. Danach erfolgt die Ausschreibung der Elektrozüge. Einem Sprecher zufolge soll das noch in diesem Jahr geschehen. Bei den neuen Zügen soll es sich um einstöckige Triebzüge handeln. Bestellt CD wirklich alle 60 Züge würde sich das Auftragsvolumen auf rund 10 Mrd. CZK (400 Mio. EUR) belaufen.

Für den Regionalverkehr nutzt CD derzeit mehr als 80 elektrische Doppelstockzüge der Marke CityElefant des tschechischen Herstellers Škoda Transportation.

Kürzlich wurden noch 14 einstöckige InterPanter von Škoda Vagonka gekauft. CD beförderte im vergangenen Jahr insgesamt 174,7 Mio. Reisende, 3,2 Mio. mehr als 2016. Quelle: nov-ost.info 29.3.2018

PKP PLK unterzeichnet Verträge für ERTMS/GSM-R-Infrastruktur

Die polnische Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft PKP PLK hat am Donnerstag zwei Verträge für die Ausrüstung von mehr als 13.600 km Bahnstrecke mit dem Zugleit- und Zugfunksystem ERTMS/GSM-R unterzeichnet.

Wie die PKP PLK mitteilte, erging dabei ein Auftrag im Wert von über 2,1 Mrd. PLN (500 Mio. EUR) an ein Konsortium von Nokia Solutions and Networks mit den Gesellschaften SPC-1, SPC-2 und SPC-3. Das Nokia-Konsortium hatte sich in der entsprechenden Ausschreibung gegen ein Konsortium von Kapsch CarrierCom und Porr durchgesetzt, ein Angebot des Konsortiums Beijing National Railway Research & Design / PAI RES wurde disqualifiziert.

Darüber hinaus vereinbarte PKP PLK mit dem Konsortium Alcatel-Lucent / Longside Investments den Aufbau der erforderlichen Backbone-Infrastruktur für 36,8 Mio. PLN (8,7 Mio. EUR). In diesem Bieterverfahren waren Offerten von ATEM-Polska, Comp/Alma und Fonbud/Atende/Icraft/UkrKom disqualifiziert worden.

Das Projekt für die Implementierung von ERTMS/GSM-R auf fast drei Viertel des gesamten Streckennetzes war von der PKP PLK bereits im September 2015 ausgeschrieben worden. In dem Verfahren kam es dann allerdings zu erheblichen Verzögerungen, und erst Anfang vergangenen Jahres veröffentlichte die Gesellschaft eine Liste mit insgesamt 18 qualifizierten Bietern; die Entscheidung über die Auftragsvergabe fiel dann im Herbst.

Bislang sind in Polen bereits rund 1.600 km Bahnstrecke mit GSM-R ausgestattet, darunter die Linien E-30 (Bielawa Dolna – Opole), E-65 (Warschau – Gdynia), E-20 (Kunowice – Terespol) sowie 1 und 17 (Warschau – Łódz).

PKP Intercity erhält Fördermittel für Fuhrparkmodernisierung

Die polnische Eisenbahn-Fernverkehrsgesellschaft PKP Intercity erhält Fördermittel zur Modernisierung von insgesamt 183 Reisezugwagen und 20 Lokomotiven.

Der entsprechende Vertrag mit dem Zentrum für EU-geförderte Verkehrsprojekte CUPT im Wert von 402,5 Mio. PLN (95,8 Mio. EUR) wurde am Mittwoch unterzeichnet, die Gesamtkosten werden mit 990,4 Mio. PLN (235 Mio. EUR) veranschlagt. Die Gelder stammen aus dem EU-Förderprogramm Infrastruktur und Umwelt, Maßnahme 5.2 „Entwicklung des Bahnverkehrs außerhalb des TEN-T-Netzes“ und wurden im Februar bewilligt. Die zu modernisierenden Waggons und Lokomotiven sind für den Einsatz auf den Strecken Szczecin-Gdynia/Gdansk-Olsztyn-Bialystok, Wroclaw/Zielona Góra-Poznan-Gdynia/Olsztyn-Bialystok sowie Lublin-Kielce-Katowice-Wroclaw-Zielona Góra-Swinoujscie vorgesehen.

Weitere Projektbestandteile sind die Modernisierung von sechs Diesel-Rangierloks und der Kauf von sechs Zweibegefahrzeugen für den Rangierverkehr.

Quelle: nov-ost.info 9.4.2018

RB Rail schaltet neue Ausschreibungen

Die Projektgesellschaft RB Rail hat zwei neue Ausschreibungen für den Bau der Eisenbahntrasse Rail Baltica geschaltet.

Dabei handelt es sich zum einen um die Planungsarbeiten für den Abschnitt zwischen Tallinn und Rapla in Estland und zum anderen um den Abschnitt zwischen dem litauischen Ramygala und der Grenze zu Lettland. Es handelt sich um ein zweistufiges Verfahren, die Frist für die Einreichung von ersten Angeboten endet für beide ausgeschriebene Abschnitte am 15. Mai.

Das Teilstück in Estland umfasst den Anschluss von Rapla nach Tallinn und dort einen Abzweig zum Hafen Muuga einerseits und zum geplanten Verkehrsterminal Ülemiste in Tallinn andererseits. Dafür müssen u.a. auch mehrere Brücken und

Überführungen errichtet werden, die Gesamtlänge des ausgeschriebenen Abschnitts beträgt rund 50 km. In Litauen geht es um insgesamt 92 km.

Ziel des Gesamtprojekts ist der Bau einer Trasse in europäischer Normalspur von Tallinn bis zur litauisch-polnischen Grenze sowie von Stichbahnen, darunter auch zum Flughafen Riga.

Quelle: nov-ost.info 23.4.2018

Memorandum über HGV-Strecke Mudanjiang-Vladivostok

Die Planungen für den Bau einer neuen Bahnverbindung mit Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) zwischen der nordostchinesischen Millionenstadt Mudanjiang und der russischen Hafenstadt Vladivostok werden konkreter.

Wie das föderale Ministerium für die Entwicklung des Fernen Ostens Russlands mitteilt, wurde im Rahmen eines chinesischen Investorentages in Khabarovsk mit der China Railway Dongfang Group und dem Unternehmen Prestige Frontier ein Memorandum für das Projekt unterzeichnet. Vorgesehen ist der Neubau einer ca. 380 km langen HGV-Trasse für Geschwindigkeiten bis 250 km/h sowie die Errichtung von zwölf neuen Bahnhöfen. Die erforderlichen Investitionen für das Projekt werden vorläufig mit rund 12 Mrd. USD veranschlagt.

Ende vergangenen Jahres hatten russische Medien erstmals über das Interesse der China Railway Dongfang Group am Bau einer HGV-Strecke nach Vladivostok berichtet. Mit einer solchen Verbindung wäre die russische Hafenstadt über eine kurz vor der Fertigstellung stehende neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Mudanjiang und Harbin direkt an das HGV-Netz Chinas angeschlossen.

Quelle: nov-ost.info 23.4.2018

SŽ unterzeichnet Vertrag mit Stadler

Die slowenische Staatsbahn Slovenske železnice (SŽ) hat in dieser Woche mit dem Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler den Vertrag über die Lieferung von neuen Zügen unterzeichnet.



Über die seit längerem erwartete Vertragsunterzeichnung informierten am Mittwoch sowohl die SŽ als auch Stadler. Demnach werden die Schweizer nun zunächst insgesamt 26 neue Triebzüge an die im Personenverkehr aktive SŽ – Potniški promet liefern. Dabei handelt es sich um elf vierteilige Elektrotriebzüge des Typs FLIRT EMU, fünf dreiteilige dieselelektrische Triebzüge des Typs FLIRT DMU und zehn dreigliedrige Doppelstockzüge des Typs KISS EMU. Die FLIRT-Züge sollen dabei auch für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Slowenien, Österreich und Kroatien zugelassen werden. Die doppelstöckigen KISS will die SŽ nur auf Strecken in Slowenien einsetzen.

Der Vertrag für die gemischtraktionsfähige Flotte umfasst Engineering, Bau und Lieferung dieser Züge sowie eine Option für weitere 26 Züge. Das finanzielle Volumen des Deals beläuft sich auf netto 169 Mio. EUR. Für Stadler ist es der erste Großauftrag aus Slowenien. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge ist laut Stadler 24 Monate nach Vertragsunterzeichnung vorgesehen, die SŽ rechnet in ihrer Aussendung jedoch bereits in anderthalb Jahren mit dem ersten neuen Zug.

Stadler-Vize Peter Jenelten erklärte in der Aussendung: „Stadler ist sehr stolz, nicht nur erstmals Züge nach Slowenien liefern zu dürfen, sondern in einer Beschaffung gleich eine aufeinander abgestimmte Reihe unterschiedlicher Fahrzeuge zu bauen: eine Flotte wie aus einem Guss.“

Die SŽ hatte die Beschaffung der neuen Züge im Juni vergangenen Jahres ausgeschrieben. Stadler war in dem Verfahren der einzige Bieter. Laut Medienberichten sollen die Züge für die slowenische Bahn von der polnischen Stadler-Tochter produziert werden.

Quelle: nov-ost.info 20.4.2018

Warschauer U-Bahn: Nur ein Angebot für nordöstlichen M2-Abschnitt

Die Warschauer U-Bahn-Gesellschaft Metro Warszawskie hat nur ein Angebot zum Bau des abschließenden nordöstlichen Abschnitts der Linie M2 erhalten.

Wie die das Unternehmen am Mittwoch bekannt gab, stammt das Angebot vom Konsortium der italienischen Astaldi mit der türkischen Gülermak. Beide Unternehmen sind bereits am Bau der M2 aktiv und haben überdies im März ein Gemeinschaftsangebot für den Abschnitt Powstancow Slaskich – Mory am westlichen Ende der Linie eingereicht.

Für den Bau des knapp 4 km langen Abschnitts von der Station Trocka zur Endstation Bródno im Stadtteil Targówek veranschlagen Astaldi und Gülermak einen Bruttobetrag von 1,4 Mrd. PLN (336 Mio. EUR) und liegen damit um rund 65 Mio. PLN (16 Mio. EUR) unter dem Kostenvoranschlag. Der Bau soll 38 Monate dauern und umfasst den Bau der Strecke in Form von zwei eingleisigen Tunneln sowie von drei Bahnhöfen (Zacisze, Kondratowiczka und Bródno)

Quelle: nov-ost.info 25.4.2018

Hidrostatyba als Bestbieter für Eisenbahnabschnitt

Das litauische Bauunternehmen Hidrostatyba hat in einer Ausschreibung für den Bau eines Eisenbahnabschnitts in europäischer Normalspur das günstigste Angebot eingereicht.

Wie die staatliche litauische Eisenbahngesellschaft Lietuvos geležinkeliai (LG) bekannt gab, reichte das von Hidrostatyba geführte Konsortium mit Leonhard Weiss RTE und Autokausta eine Offerte über 55 Mio. EUR ein und lag damit um 4 Mio. EUR unter dem Kostenvoranschlag. Auf den Plätzen folgten die Angebote von Kauno tiltai, A.C.B./BMGS, Eurovia sowie Panevezio keliai / Panevezio statybos trestas / Siauliu plentas. Auftragsgegenstand ist ein 9 km langer Abzweig der Trasse Rail Baltica von Kaunas zu dem nahe gelegenen Kombiverkehrsterminal KIT in Palemonas, außerdem werden die bestehende Breitspurtrasse modernisiert und mehrere Brücken und Tunneln gebaut.

Im Rahmen von Rail Baltica entsteht eine Trasse in europäischer Normalspur von der litauisch-polnischen Grenze bis Tallinn, weitere Unterprojekte sind neben dem Abzweig nach Palemonas auch ein Anschluss des Rigaer Flughafens und voraussichtlich auch ein Abzweig von Kaunas bis zur litauischen Hauptstadt Vilnius. Bei

letzterem ist jedoch noch umstritten, ob er in das Gesamtprojekt aufgenommen und entsprechend gefördert werden kann.

Quelle: nov-ost.info 2.5.2018

Planung der Überholgleise für 740m-Züge

Die 72 Maßnahmen des Bedarfsplanvorhabens „Überholgleise für 740m-Züge“ listet die Bundesregierung in ihrer Antwort (19/1609) auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion (19/1417) auf. Wie die Regierung schreibt, beschränken sich die Maßnahmen auf die Herstellung der für diese Züge notwendigen Gleisnutzlängen von mindestens 750 Metern, einschließlich zugehöriger Oberleitungsanlage. Zusätzliche Elektrifizierungsmaßnahmen sind der Vorlage zufolge nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

Die Planung für die Umsetzung der Maßnahmen sei vom Vorhabenträger DB Netz AG bereits aufgenommen worden, heißt es in der Antwort. Der Bund habe hierfür die erforderlichen Planungsmittel im Rahmen entsprechender Planungsvereinbarungen bereitgestellt, wie auch die Mittel für die Realisierung erster Einzelmaßnahmen. Die Kostenermittlung sei für alle Einzelmaßnahmen auf einer einheitlichen Basis im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans erfolgt.

Quelle: hib Heute im Bundestag Nr. 258 25.4.2018

Porr erhält Zuschlag für Bahnlinie 93

Der österreichische Baukonzern Porr hat von der polnischen Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft PKP PLK den Zuschlag zur Modernisierung der Bahnlinie 93 zwischen Oswiecim und Czechowice-Dziedzice erhalten.

Die PLK muss dabei jedoch tiefer in die Tasche greifen als geplant: Das Angebot von Porr beläuft sich auf 609 Mio. PLN (145 Mio. EUR) und überschreitet damit den Kostenvoranschlag um rund 100 Mio. PLN. Weitere Angebote legten Trakcja PRKi1 (611 Mio. PLN), Grupa ZUE (687 Mio. PLN), Budimex/PKP Energetyka (710 Mio. PLN) und Rover Rail / Roverpol / Aldesa (713 Mio. PLN) vor. Porr will die Arbeiten an dem rund 20 km langen Abschnitt binnen

35 Monaten abschließen und bot damit nicht nur den günstigsten Preis, sondern auch die kürzeste Bauzeit an.

Die Bahnline 93 führt von Trzebinia zum polnisch-tschechischen Grenzübergang Zebrzydowice und wird vor allem für den Export von Kohle aus dem oberschlesischen Revier nach Tschechien und in weitere südliche Nachbarländer verwendet. Im vergangenen Oktober hatte die PLK bereits Grupa ZUE mit der Sanierung des Abschnitts Trzebinia-Oswiecim beauftragt, das Auftragsvolumen beträgt dort 303 Mio. PLN (70 Mio. EUR).

Quelle: nov-ost.info 25.4.2018

Trakcja erhält Zuschlag für Stettiner S-Bahn

Mehr als acht Monate nach Öffnung der Angebote hat die polnische Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft PKP PLK dem Gleisbauunternehmen Trakcja PRKil den Zuschlag in zwei Ausschreibungen zum Ausbau mehrerer Bahnstrecken erteilt, auf denen künftig die S-Bahn Szczecinska Kolej Metropolitalna verkehren soll.

Nach Angaben der PLK hatte Trakcja die Modernisierung der Linie 406 (Szczecin-Police) zum Preis von 390 Mio. PLN (91 Mio. EUR) netto bzw. 480 Mio. PLN (113 Mio. EUR) angeboten und sich damit gegen Torpol, Strabag und Budimex/PKP Energetyka durchgesetzt. Der Kostenvoranschlag von 301 Mio. PLN netto wurde dabei deutlich überschritten.

Der zweite Zuschlag für Trakcja erging in dem Projekt zum Bau bzw. der Modernisierung von 40 Bahnhöfen und Haltepunkten im geplanten Netz der S-Bahn (Linien 273 Szczecin-Gryfino, 351 Szczecin-Stargard und 401 Szczecin-Goleniów-Swinoujscie). Der Angebotspreis liegt hier bei 113 Mio. PLN (26 Mio. EUR), womit sich Trakcja gegen Rover Rail/Aldesa und Torpol durchsetzte. In diesem Fall fiel das Angebot von Trakcja deutlich niedriger aus als der Kostenvoranschlag von 153 Mio. PLN netto.

Quelle: nov-ost.info 7.5.2018

České dráhy startet ETCS-Ausschreibung

Die tschechische Staatsbahn České dráhy (CD) plant ihren Fuhrpark massiv mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS auszustatten.

Dafür wurden mehrere Ausschreibungen für die Ausstattung von Lokomotiven und Triebfahrzeugen gestartet. Insgesamt geht es um sechs Tender mit einem Gesamtwert von 4,7 Mrd. CZK (188 Mio. EUR). Noch ist aber unsicher, ob Bestellungen in diesem Gesamtwert getätigt werden, denn bei drei der Ausschreibungen wird zunächst der Abschluss eines Rahmenvertrags angestrebt. Diese drei Tender umfassen mit rund 4 Mrd. CZK Bestellwert den Großteil der Ausschreibung. Dabei handelt es sich vor allem um die Ausstattung von Fahrzeugen, die im Regionalverkehr eingesetzt werden. Hier steht die Investition unter dem Vorbehalt, ob České dráhy die Betriebsverträge von den Bestellern verlängert werden. Käme es zu einer Bestellung, würde die Ausstattung mit ETCS 468 Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihen betreffen.

Schon sicher ist die Ausstattung aller sieben Pendolino (Schätzwert 104 Mio. CZK/4,2 Mio. EUR) und sieben Railjet-Züge (146 Mio. CZK/5,8 Mio. EUR) sowie von 20 E-Loks der Baureihe 380 von Škoda Transportation (290 Mio. CZK/11,6 Mio. EUR).

Quelle: nov-ost.info 7.5.2018

Letzte Schwelle im Ceneri-Basistunnel eingebaut

Heute Mittwoch, 30. Mai 2018, wurden im Ceneri-Basistunnel die letzten Gleise verlegt. Rund 400 m vom Nordportal entfernt, goss der Unternehmer die «goldene Schwelle». Ein grosser Moment für alle Beteiligten und ein wichtiger Meilenstein für das Projekt. Rund neun Monate dauerte die Einbauzeit. 66.6 km Schienen wurden verlegt. Nun ist der Tunnel auf seiner ganzen Länge von 15.4 km durchgehend mit Diesellok befahrbar. Heute Mittag hatte der Betonzug im Ceneri-Basistunnel seinen letzten Einsatz. Die «Goldene Schwelle» der festen Fahrbahn wurde in einer feierlichen Zeremonie im Tunnel gegossen. Insgesamt hat die Arbeitsgemeinschaft Mons Ceneris 33'550 m³ Beton verbaut, 98'000 Einzelblockschwelle in den Tunnel gebracht und 66.6 km

Schienen verlegt. Die feste Fahrbahn im Ceneri-Basistunnel ist für den Einbau der bahntechnischen Anlagen ein wichtiger Faktor. Sie stellt den schienenbasierten Transport aller nachfolgenden Gewerke sicher. Mit dem Ende des Fahrbahn-Einbaus ist der erste grosse Bereich der Bahntechnik abgeschlossen.

Dieter Schwank, Vorsitzender der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG, freute sich über das Erreichte: «Der Einbau der Fahrbahn ist zeitgerecht und in sehr guter Qualität erfolgt. Wir haben damit beste Voraussetzungen für die Erstellung der Fahrleitung, der Kommunikationssysteme, der Sicherungsanlagen und der Tunnelleittechnik. Unser Projekt ist auf Kurs». Auch Bernd Raderbauer, Vorsitzender der Baukommission Arge Mons Ceneris zeigte sich zufrieden: «Die Arbeiten wie auch die Planung zum Einbau der festen Fahrbahn im Ceneri-Basistunnel waren sehr anspruchsvoll und hoch komplex. Die ARGE Mons Ceneris bestehend aus den Firmen Marti Tunnelbau, Mancini & Marti, Pizzarotti sowie G.C.F. konnte diese Herausforderungen unter Federführung der Marti Gruppe unfallfrei sowie den hohen Qualitätsanforderungen entsprechend zur vollen Zufriedenheit des Bauherrn termingerecht abschliessen. Unser besonderer Dank gilt dabei dem Bauherrn ATG für die ausgezeichnete Zusammenarbeit sowie unseren rund 200 Mitarbeitern für ihren kompetenten und zielorientierten Einsatz». Die Einbauarbeiten werden Ende August 2019 abgeschlossen. Nach diversen Prüfungen wird im März 2020 der Testbetrieb beginnen. Am 1. September 2020 wird der Tunnel offiziell der SBB übergeben. Die fahrplanmässige Inbetriebnahme durch die SBB ist im Dezember 2020 vorgesehen.

Quelle:Medienmitteilung AlpTransit San Gottardo SA 30.5.2018

Leipzig 30.05.2018

Großauftrag für den Leipziger Straßenbahnhersteller Heiterblick

Leipzig.

Großauftrag für den Leipziger Straßenbahnhersteller Heiterblick: Das Unternehmen hat sich bei einem Ausschreibungsverfahren der Dortmunder Stadtwerke AG durchgesetzt und modernisiert jetzt die Straßenbahnflotte in der Ruhrpott-Metropole. Die Leipziger erhielten den Auftrag über die Produktion von 24 neuen Stadtbahnen und die Modernisierung von 64 vorhandenen Hochflurstadtbahnwa-

gen. Gesamtvolumen: rund 200 Millionen Euro, wobei 130 Millionen Euro auf Heiterblick entfallen. Mit im Boot ist noch die Firma Kiepe Electric aus Düsseldorf, die die Elektrotechnik für die Fahrzeuge beisteuert.

„Die Endmontage erfolgt bei uns in Heiterblick“, sagte gestern Geschäftsführer Samuel Kermelk. Der 39-jährige gebürtige Rheinländer zeigte sich sehr erfreut über den Zuschlag aus Dortmund. „Der Auftrag sichert langfristig die Arbeitsplätze von 90 festen Mitarbeitern bei uns im Werk“, sagte Kermelk, dessen neue Heimat seit 13 Jahren Leipzig ist. Hinzu kämen rund 30 Leihkräfte, die in Heiterblick arbeiteten.

Bei dem Auftrag handele es sich um normalspurige Stadtbahnwagen für den Zweirichtungsbetrieb. Die ersten Neufahrzeuge gehen 2021 an den Start. Bis 2028 soll die komplette Straßenbahnflotte in der Ruhrmetropole auf den neuesten Stand gebracht sein. Mit den Dortmunder Stadtwerken (DSW21) stehe man seit geraumer Zeit in engem Kontakt. Techniker von DSW21 hatten sich über die Fertigung vor Ort in Sachsen informiert.

Mit Großaufträgen für Hannover und Bielefeld hätte man bereits bewiesen, dass Qualität und die Berücksichtigung individueller Kundenwünsche Hand in Hand gehen können. Entscheidend für den Zuschlag jetzt, so Kermelk, sei die hohe Flexibilität gewesen. „Wir werden die neue Fahrzeuge im Design der Altwagen fertigen.“ Bei der Sanierung der alten Wagen bauen die Leipziger Interieur ein, das sich auch in den Neufahrzeugen findet. Diese Angleichung von Alt und Neu habe überzeugt. Das betreffe auch die technische Ausrüstung. Die Fahrgäste würden kaum merken, ob sie mit einem neuen oder modernisierten alten Modell unterwegs sind. Alle Wagen können am Bahnsteig um drei Zentimeter gesenkt werden, um älteren und behinderten Menschen den Einstieg zu erleichtern. „Wir sind bundesweit die Ersten, die eine solche Technik einsetzen“, sagte Ralf Habbes, Betriebsleiter bei den Dortmunder Stadtwerken, den Ruhr Nachrichten.

Die Leipziger sind gut im Geschäft. Hatte man zwischen 2011 und 2016 für die Bielefelder Verkehrsbetriebe 16 Vamos-Stadtbahnen gefertigt, bestellte das Verkehrsunternehmen jetzt weitere 24 Wagen dieses Typs. Die Auslieferung der



HeiterBlick

**For
Quality
of Ride**

Bahnen beginnt Anfang 2020 und wird rund zwei Jahre dauern. Den rund 90 Millionen Euro schweren Auftrag teilt sich Heiterblick ebenfalls mit Kiepe-Electric.

Der Auftrag sichert langfristig die Arbeitsplätze von 90 festen Mitarbeitern im Werk.

Quelle: Leipziger Volkszeitung 25.5.2018

Leonhard Moll Betonwerke verstärkt sich in Tschechien

Der deutsche Hersteller von Betonschwellen Leonhard Moll Betonwerke verstärkt sich in Tschechien.

Medienberichten zufolge übernimmt Leonhard Moll den größten tschechischen Hersteller von Bahnschwellen ŽPSV. Das Geschäft geht aus einer Mitteilung des Kartellamts ÚOHS hervor, das sich mit dem Fall befasst. So untersuchen die Kartellwächter vor allem die Bereiche Vorgespannte Betonschwellen und Stahlbetonschwellen. ŽPSV gehörte zuletzt der spanischen OHL ŽS, die schon länger mit einem Verkauf liebäugelte. Erste Verkaufsmeldungen gab es bereits im Dezember 2016.

Quelle: nov-ost.info 24.5.2018



Bezirk Ústí sucht neue Betreiber für drei Bahnstrecken

Der Bezirk Ústí sucht ab Dezember 2019 einen neuen Betreiber für drei Bahnstrecken.

Bemerkenswert ist, dass dies nicht auf Basis eines Bieterverfahrens erfolgt. Der Bezirk hatte dagegen alle Firmen mit Bahnlizenz in Tschechien aufgefordert, ein Angebot abzugeben. Offiziell handelt es sich aber um eine direkte Auftragsvergabe, die anders als das Ergebnis eines Bieterverfahrens nicht angefochten werden kann.

Laut dem Branchenserver zdopravy.cz gibt es vier Interessenten: die Staatsbahn České dráhy (CD), sowie die privaten Unternehmen RegioJet, Leo Express und Arriva. Sie bewerben sich um die Strecken Decín–Ústí nad Labem–Strekov entlang des rechten Elbufers, Ústí nad Labem–Bílina über Úpolíny sowie Most–Žatec. Alle Strecken werden derzeit von CD befahren. Allerdings setzt die Staatsbahn bisher nur Dieseltriebwagen ein. Der Bezirk fordert aber von einem neuen Betreiber den Einsatz von Elektrozügen, denn alle drei Strecken sind komplett elektrifiziert. Begründet wird die Vorgabe mit den schlechten Luftbedingungen in der Region.

Die vier Interessenten haben zwar alle bestätigt, ein Angebot eingereicht zu haben. Nur Arriva äußerte sich aber bereits, welche Züge eingesetzt werden sollen. Demnach hat Arriva eine Vorvereinbarung mit Škoda Transportation über den Kauf von Zügen der Reihe RegioPanter unterzeichnet. Gefordert ist die Anschaffung von sieben kleineren Zügen für 100 Reisende.

Weitere Bedingungen sind Niederflurfahrzeuge mit Klimaanlage sowie Fahrrad- und Kinderwagenabteilen. Die neuen Verträge sollen auf zehn Jahre abgeschlossen werden, gerechnet wird mit einer Erhöhung des Angebots auf rund 150.000 Reisekilometer pro Jahr. Die Züge würden also auf allen Verbindungen häufiger verkehren.

Quelle: nov-ost.info 10.7.2018

Chinesen modernisieren weitere Bahnstrecken in Serbien

Die serbische Infrastrukturministerin Zorana Mihajlovic hat auf dem CEE–China–Gipfel 16+1 in Sofia mit den chinesischen Unternehmen CRI und CCCC einen Vertrag über die umfassende Modernisierung der Bahnstrecke Novi Sad – Subotica unterzeichnet.

Wie die serbische Staatsbahn Železnice Srbije (ŽS) mitteilt, beläuft sich das finanzielle Volumen des Vertrags auf 943 Mio. EUR. Die Modernisierung der 108,1 km langen Strecke Novi Sad – Subotica erfolgt im Rahmen des Aus-

baus der Bahnverbindung von Belgrad nach Budapest für eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 160 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h auf einigen Teilstücken. Der Aussendung zufolge planen CRI (China Railway International) und CCCC (China Communications Construction Company) den Beginn der Bauarbeiten im kommenden Jahr.

Im Rahmen des Ausbaus der Verbindung Belgrad – Budapest werden in Serbien von CRI/CCC bereits das Teilstück Beograd – Stara Pazova und von der russischen RZhD International das Teilstück Stara Pazova – Novi Sad modernisiert.

Ebenfalls auf dem 16+1-Gipfel in Sofia unterzeichnete Mihajlovic mit der China Road and Bridge Corporation (CRBC) ein Memorandum über eine Zusammenarbeit bei der Modernisierung der Bahnverbindung von Belgrad ins südserbische Niš. Die Kosten für die geplante Modernisierung der 198 km langen Bahnstrecke werden von der ŽS in einer aktuellen Mitteilung mit rund 600 Mio. EUR veranschlagt.

Quelle: nov-ost.info 10.7.2018

Polnische Bahnen wollen 280 Loks und 4.400 Güterwagen beschaffen

Die polnischen Schienengüterverkehrsunternehmen planen bis 2023 eine deutliche Verjüngung ihres Lokomotiv- und Waggonfuhrparks.

Wie das Eisenbahnamt UTK in einer Befragung der acht größten Marktteilnehmer festgestellt hat, planen die Unternehmen in diesem Zeitraum die Anschaffung von 167 neuen oder modernisierten Dieselloks und 116 E-Loks. Die dafür vorgesehenen Investitionen belaufen sich auf 930 Mio. PLN (214 Mio. EUR) bzw. 690 Mio. PLN (159 Mio. EUR). Außerdem planen die Güterbahnen die Anschaffung von mehr als 4.400 Waggons, davon 2.612 Kohlewaggons für 610 Mio. PLN (140 Mio. EUR), 1.749 Flachwagen für 790 Mio. PLN (182 Mio. EUR) und 70 Kesselwagen für 3 Mio. PLN (690.000 EUR).

Hintergrund der Planungen ist das hohe Alter des vorhandenen Fuhrparks. Zwischen 2012 und 2017 stellten die Güterbahnen nach UTK-Angaben netto 208

Lokomotiven außer Dienst, davon der Großteil (182) Dieselloks. Der Waggonfuhrpark schrumpfte sogar um mehr als 9.000 auf insgesamt 90.849 Waggons, wobei der Rückgang bei Kesselwagen (von 15.700 auf 7.100) am deutlichsten war, während die Zahl der Kohlewaggons stabil blieb und die Zahl der Flachwagen von 11.200 auf 13.100 stieg. Nach wie vor ist aber fast die Hälfte des Waggonfuhrparks (49%) mit 30–39 Jahren überaltert. 22% der Waggons sind sogar noch älter (40–59 Jahre), nur 25% sind zwischen 10 und 29 Jahre alt, und nur 5% wurden in den letzten neun Jahren in Dienst gestellt.

Quelle: nov-ost.info 29.6.2018

České dráhy bestellt Waggons bei Siemens und Škoda

Die tschechische Staatsbahn České dráhy (CD) hat bei dem Konsortium Siemens/Škoda Transportation 50 Reisezugwagen für den Fernverkehr bestellt.

Das Auftragsvolumen liegt bei fast 3 Mrd. CZK (120 Mio. EUR), teilt České dráhy in einer Presseaussendung mit. CD will die modernen Waggons spätestens ab 2021 vor allem auf internationalen Verbindungen einsetzen. Die traktionsfreien Wagen werden auf der Basis der Siemens-Viaggio-Reihe produziert, die für České dráhy bereits bei den Railjet-Zügen zwischen Prag und Wien unterwegs sind. Die Waggons erlauben ähnlich wie bei Hochgeschwindigkeitszügen einen barrierefreien Übergang von einem Waggon in den nächsten. Anders als bei den Railjets sind sie aber beliebig miteinander kombinierbar bzw. können durch weitere Waggons wie Restaurantwagen, Steuerwagen oder Wagen mit Fahrradabteil ergänzt werden. Die Lieferung erfolgt in zehn Zügen á fünf Waggons. Škoda Transportation übernimmt bei dem Auftrag vor allem die Montage und die Innenausstattung.

Quelle: nov-ost.info 4.7.2018

Teure Angebote für Bahninfrastruktur im Hafen Gdańsk

Die polnische Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft PKP PLK hat am Montag die Angebote in der Ausschreibung zur Modernisierung der Gleisanlagen im Hafen Gdansk geöffnet.

Wie nach der Öffnung der Angebote für das ähnlich gelagerte Projekt im Hafen Gdynia bereits zu befürchten war, liegen auch die Angebote für die Arbeiten auf den Bahnlinien 226 und 965 sowie den Bahnhöfen Gdansk Port Pólnocny und Gdansk Kanal Kaszubski für die PLK „jenseits von Gut und Böse“. Wollte die Infrastrukturgesellschaft brutto maximal 547,66 Mio. PLN (124,7 Mio. EUR) ausgeben, beläuft sich das günstigste Angebot des Konsortiums Intercor / Torpol auf 848,7 Mio. PLN (193 Mio. EUR). Die beiden anderen Angebote liegen noch einmal deutlich darüber. So verlangt Budimex für die Arbeiten 975,9 Mio. PLN (222 Mio. EUR), Trakcja PRKił sogar 1,02 Mrd. PLN (232,3 Mio. EUR).

Wie die PLK auf die sich häufenden Fälle deutlicher Budgetüberschreitungen reagieren wird, ist noch unklar. Eine Ausschreibung zur Sanierung der Linie 131 wurde jüngst wegen der zu hohen Kosten annulliert, bei anderen Ausschreibungen wie der Modernisierung der Magistrale E59 zwischen Poznan und Szczecin versucht die PLK hingegen offenbar, zusätzliche Mittel aufzutreiben, da sie sich von einer Wiederholung der Ausschreibung keine Verbesserung der Situation verspricht – die Angebote liegen hier bereits seit Mitte April vor, eine Entscheidung ist aber noch nicht gefallen.

Quelle: nov.ost.info 4.7.2018

Stadler Rail erweitert Kapazitäten in Minsk

Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler Rail baut die Kapazitäten an seinem Fertigungsstandort in Fanipol bei Minsk weiter aus.

Wie weißrussische Medien unter Verweis auf Angaben des Geschäftsführers der Konzerntochter Stadler Minsk, Philipp Brunner, berichten, sind dazu allein in diesem Jahr Investitionen von bis zu 15 Mio. EUR vorgesehen. Im kommenden Jahr sollen dann weitere 10 Mio. EUR ausgegeben werden. Den Meldungen zufolge ist bis Ende dieses Jahres eine Aufstockung der Montagekapazität von derzeit etwa 150 auf 300 Bahnwaggons im Jahr geplant.

Den Angaben zufolge beginnt bei Stadler Minsk im September die Produktion von 16 fünfteiligen FLIRT-Garnituren für die norwegische Staatsbahn NSB, die

bis zum Sommer kommenden Jahres abgeschlossen werden soll. Darüber hinaus läuft in diesem Jahr auch die Fertigung sechsgliedriger Doppelstockzüge der KISS-Reihe für die ungarische MÁV-Start an. Abgeschlossen wird bis Jahresende zudem die Produktion von Straßenbahnen des Typs Metelitsa für das Unternehmen TKK in St. Petersburg.

Das Stadler-Werk im Minsker Vorort Fanipol wurde 2013 eröffnet und verfügt über eine Produktionsfläche von 35.000 m². Den aktuellen Meldungen soll die Zahl der Mitarbeiter an dem Standort im kommenden Jahr auf knapp 1.000 steigen.

Quelle: nov-ost.info 5.7.2018

EU-Mittel für Eisenbahn am Süd-Balaton

Die Europäische Union stellt für die Modernisierung der Eisenbahnstrecke entlang des südlichen Balaton-Ufers Fördermittel zur Verfügung.

Laut einer Mitteilung der Europäischen Kommission sind für den 123 km langen Abschnitt zwischen Székesfehérvár und Keszthely aus dem EU-Kohäsionsfonds Mittel in Höhe von 193 Mio. EUR bewilligt worden. Der EU-Kommissarin für Regionalentwicklung Corina Cretu zufolge wird dank dieses Projekts die Verkehrsinfrastruktur gestärkt, wodurch sich die Dienstleistungsqualität für die täglich mehreren tausend Fahrgäste der Bahnlinie erhöht. Davon profitiere auch die Wirtschaft und der Tourismus der Balaton-Region, womit ein handfestes Beispiel dafür geliefert werde, auf welche Art und Weise Kohäsionspolitik den Alltag der Bürger verbessert.

Quelle: nov-ost.info 24.7.2018

Die Eisenbahnlinie Székesfehérvár-Keszthely wird in zwei Phasen erneuert. Beim aktuellen Vorhaben handelt es sich laut Kommission um die Modernisierung der 53 km langen Teilstrecke zwischen Szántód-Köröshegy und Balatonszentgyörgy. Dabei werden u.a. 38 Straßenübergänge erneuert, 124 Personenübergänge umgebaut und 13 neue errichtet. Die Baumaßnahmen werden voraussichtlich bis April 2019 abgeschlossen sein. Die Bahnstrecke selbst ist bereits fertig gestellt

und im Juni für den Verkehr frei gegeben worden. Damit verringert sich die Fahrtzeit der Expresszüge zwischen Budapest und Keszthely um 10 Minuten.

Die Modernisierung der Bahnstrecke Székesfehérvár-Keszthely ist somit das fünfte ungarische Großprojekt zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, das von der EU im Förderzeitraum 2014–2020 mitfinanziert wird. Erst vor zwei Wochen hatte die Kommission 473,4 Mio. EUR aus dem Kohäsionsfonds für die Erneuerung der Budapester U-Bahnlinie M3 bewilligt. Anfang Februar wurde eine Förderung in Höhe von knapp 125,5 Mio. EUR für die Modernisierung der Eisenbahnstrecke Budapest-Esztergom bekannt gegeben, Ende April weitere rund 250 Mio. EUR für die Entwicklung der Bahnverbindung Szajol-Debrecen in Ostungarn sowie Ende Mai 265 Mio. EUR für den Bau des letzten Abschnitts der Autobahn M4, die von Budapest bis an die rumänische Grenze führt. Damit sind etwa ein Drittel der im laufenden Förderzeitraum verfügbaren Mittel zugeteilt worden. Insgesamt erhält Ungarn aus dem Kohäsionsfonds etwa 3,33 Mrd. EUR für Verkehrsprojekte, deren Förderintensität in der Regel bei 85% liegt, die restlichen 15% der Kosten finanziert der ungarische Staat.



Chinesen mit günstigstem Angebot für Nordring Kraków

Die chinesische Stecol Corporation hat im Konsortium mit Polbud-Pomorze das günstigste Angebot für den Bau des Autobahn-Nordrings für Kraków (Schnellstraße S52) eingereicht.

Wie die Straßenbaudirektion GDDKiA nach Öffnung der Angebote am Montag bekannt gab, liegt das Angebot von Stecol bei knapp 1,29 Mrd. PLN (305 Mio. EUR) brutto und damit unter dem Kostenvoranschlag von knapp 1,34 Mrd. PLN (317 Mio. EUR). Das chinesisch-polnische Angebot liegt damit außerdem als Einziges der insgesamt acht Angebote innerhalb des vorgesehenen Kostenrahmens. Das zweitgünstigste Angebot von Gülermak / Mosty Łódź beläuft sich auf 1,43 Mrd. PLN, gefolgt von Budimex / Strabag mit 1,47 Mrd. PLN. Weitere Offerten liegen von Salini Impregilo (1,52 Mrd. PLN), Toto Costruzioni Generali (1,54 Mrd. PLN), Astaldi (1,57 Mrd. PLN), Intercor (1,58 Mrd. PLN) und Porr (1,81 Mrd. PLN) vor.

Der Auftrag betrifft den Bau der sechsspurigen S52 auf rund 12,5 km Länge zwischen der Anschlussstelle Modlnica und dem Kreuz Mistrzejowice mit der S7. Die S52 wird alle Ausfallstraßen im Norden Krakaus (A4, DK 79, DK 94, S7) miteinander verbinden. Sie erhält vier Anschlussstellen, unterwegs entstehen drei Tunnel mit 1,6 km Gesamtlänge. Außerdem müssen 27 Brücken und rund 20 km Zufahrtsstraßen errichtet werden. Die Fertigstellung ist den derzeitigen Planungen zufolge für Ende 2023 vorgesehen.

Quelle: nov-ost.info 2.5.2018

A 27 Moorbrücke Betoninstandsetzung Fahrbahntafel 44,8 % unter Kostenschätzung

Die Betoninstandsetzung A 27 Moorbrücke wird deutlich billiger als vom Auftraggeber, dem NLStBV Geschäftsbereich Verden mit 978 532.79 EUR erwartet, denn die Submission erbrachte am 5.12.2017 ein erfreuliches Ergebnis, denn das günstigste von 3 Angeboten brachte mit 2 748 797.96 EUR ein um 44,8 % niedrigeres Ergebnis. Den Auftrag erhielt deshalb am 25.1.2018 die Bernhard Becker GmbH & Co. KG aus 49716 Meppen.

13.3.2018



Grunderneuerung A7, RA Allertal - AD Hannover Nord 1 070 000 EUR billiger als geplant

Die Grunderneuerung der A7, RA Allertal - AD Hannover Nord - Verkehrs-sicherung AS Mellendorf - AS Schwarmstedt wird deutlich günstiger als mit den geplanten 3 400 000.00 EUR, denn die Submission am 19.12.2017 brachte zwar nur 2 Angebote, aber das günstigste war mit 2 330 110.45 EUR um 1 069 890 oder 31,5 % günstiger als erwartet und wurde deshalb am 31.1.2018 an die AVS Lehrte GmbH aus 31275 Lehrte vergeben.

13.3.2018

AVS VERKEHRSSICHERUNG



Sanierung Leopoldsplatz BA II in Baden-Baden wird 63 % teurer als erwartet!

Eine unerfreuliche Überraschung war die Submission der Straßenbauarbeiten für den Leopoldsplatz II.BA in Baden-Baden am 3.11.2017, denn 1 804 455.02

EUR waren veranschlagt , doch die nur 2 eingegangenen Angebote waren deutlich teurer und der Auftrag wurde am 30.12.2017 für 2 944 053.76 EUR und damit um 63,15 % höher als veranschlagt an die Grötz GmbH & Co. KG aus 76571 Gaggenau vergeben.

19.2.2018

Astaldi kann Swine-Tunnel bauen

Der Auftrag zum Bau eines Straßentunnels unter der Swine nach Swinoujscie auf Usedom geht an den italienischen Baukonzern Astaldi.

Dies gab die Stettiner Niederlassung der Straßenbaudirektion GDDKiA am Mittwoch bekannt, nachdem die Landeseinspruchskammer KIO den Einspruch von Porr gegen die Entscheidung abgewiesen hatte. Astaldi wird den Tunnel mit 1,44 km Länge demnach für 727 Mio. PLN (171 Mio. EUR) errichten. Die Italiener waren günstigster Bieter, nachdem das Angebot von Toto / ICM mit 618,6 Mio. PLN disqualifiziert worden war. Porr hatte im Konsortium mit Gülermak und Energopol-Szczecin einen Preis von 793 Mio. PLN (187 Mio. EUR) geboten, vierter Bieter war ein Konsortium von China Harbour Engineering und Mosty Łódz mit 826 Mio. PLN (195 Mio. EUR).

Der Bau des Tunnels mit 12 Metern Durchmesser erfolgt im Schildvortrieb mittels Tunnelbohrmaschine. Der Tunnel erhält zwei jeweils 3,5 km lange Fahrbahnen, unter denen der Fluchtweg verläuft. Teil des Projekts ist auch der Bau von 2 km Zufahrtsstraßen. Die Fertigstellung ist innerhalb von vier Jahren ab Vertragsunterzeichnung vorgesehen.

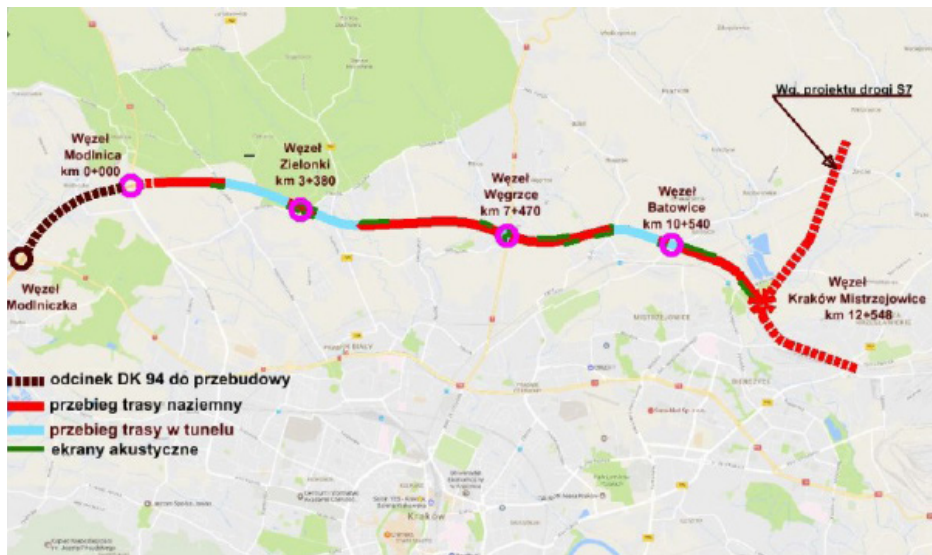
Quelle: nov-ost.info 18.5.2018

Chinesen im Rennen um Krakauer Nordring vorn

Ein chinesisch-polnisches Konsortium hat in der Ausschreibung zum Bau des Krakauer Nordrings (Schnellstraße S52) den Zuschlag erhalten.

Wie die Straßenbaudirektion GDDKiA am Donnerstag bekannt gab, erhielten

Stecol und Polbud-Pomorze die höchste Bewertung von 95 Punkten bei einem Angebotspreis von 1,29 Mrd. PLN (294 Mio. EUR), der knapp unter dem Kostenvoranschlag von 1,34 Mrd. PLN (305 Mio. EUR) blieb. Zweitplatziert ist die türkische Gülermak im Konsortium mit Mosty-Lódz mit 92,2 Punkten und einem Preis von 1,428 Mrd. PLN (325 Mio. EUR), auf Rang drei folgen Budimex und Strabag mit 90,6 Punkten und einem Preis von 1,471 Mrd. PLN (335 Mio. EUR), weitere Angebote liegen von Salini Impregilo (1,52 Mrd. PLN), Toto Costruzioni Generali (1,54 Mrd. PLN), Astaldi (1,57 Mrd. PLN), Intercor (1,58 Mrd. PLN) und Porr (1,81 Mrd. PLN) vor.



Der Auftrag betrifft den Bau der sechsspurigen S52 auf rund 12,5 km Länge zwischen der Anschlussstelle Modlnica und dem Kreuz Mistrzejowice mit der S7. Die S52 wird alle Ausfallstraßen im Norden Krakaus (A4, DK 79, DK 94, S7) miteinander verbinden. Sie erhält vier Anschlussstellen, unterwegs entstehen drei Tunnel mit 1,6 km Gesamtlänge. Außerdem müssen 27 Brücken und rund 20 km Zufahrtsstraßen errichtet werden. Die Fertigstellung ist den derzeitigen Planungen zufolge für Ende 2023 vorgesehen.

Quelle: nov-ost.info 6.7.2018

Leipzig 11.07.2018

EU-Fördermittel für S17 bewilligt

Die EU-Kommission hat am 5. Juli die Zahlung von Fördermitteln für den Bau der Schnellstraße S17 von Warschau nach Lublin bewilligt.

Nach Angaben des polnischen Ministeriums für Investitionen und Entwicklung werden die Mittel in Höhe von 618,5 Mio. PLN (142 Mio. EUR) für den Bau des knapp 37 km langen Abschnitts vom Kreuz Lubelska (Anschluss an den Warschauer Südring S2) bis Garwolin gezahlt. Die Gesamtkosten sind mit 1,25 Mrd. PLN (287 Mio. EUR) veranschlagt. Ende 2017 hatte die EU bereits die Zahlung von 1,2 Mrd. PLN (282 Mio. EUR) für den S17-Abschnitt Garwolin-Kurów bewilligt.

Die Verträge zum Bau des Abschnitts Lubelska-Garwolin wurden im Januar 2016 unterzeichnet. Dabei errichtet Strabag den 15,2 km langen Abschnitt Lubelska-Kolbiel für 370,5 Mio. PLN (83 Mio. EUR) und die 8,7 km lange Umgehungsstraße für Kolbiel für 25,5 Mio. PLN (50,5 Mio. EUR). Den dritten Abschnitt von Kolbiel bis Garwolin (13 km) baut Budimex für 290 Mio. PLN (65 Mio. EUR)

Quelle: nov-ost.info 10.7.2018

**EE-PORTAL.EU**

Nordex N133/4.8 für Starkwindstandorte geht an den Start

Die Nordex Group erweitert die im Herbst 2017 eingeführte Delta4000-Produktserie um eine speziell für Starkwindstandorte ausgelegte Turbine: die N133/4.8.
Bild: NordexBild: Nordex

Für die N133/4.8 hat die Nordex Group das Rotorblatt ihrer bewährten N131-Turbine auf die Delta4000 Produktserie übertragen. Durch die Kombination des Rotorblattes mit der Nabe und dem Maschinenhaus der N149/4.0–4.5 der Delta4000 Produktserie vergrößert sich der Rotordurchmesser auf 133 Meter. Um die hohen Windgeschwindigkeiten optimal auszunutzen, hat Nordex die Maximalleistung auf 4.8 MW erhöht. Im Vergleich zum für Starkwindorte optimierten Vorgängermodell N100/3300 ergibt sich für die N133/4.8 damit ein Mehrertrag von bis zu 39%. Mit der Starkwindturbine setzt Nordex damit sowohl mit dem Rotordurchmesser als auch mit der Maximalleistung neue Maßstäbe im Starkwindsegment.

Die technischen Innovationen der N149/4.0–4.5, wie ein verbessertes Wartungskonzept, eine mobile Kranlösung und ein effizienteres elektrisches System,



werden auch in der neuen N133/4.8 eingesetzt, um die Stromgestehungskosten signifikant zu senken.

Analog zu N149/4.0–4.5 werden auch bei der N133/4.8 besonders niedrige Schalleistungspegel erzielt. Ausgestattet mit Serrations beträgt der Schallpegel der N133/4.8 bei maximaler Leistung 106 dB(A), der je nach Bedarf und Standort durch zahlreiche Betriebsmodi bis auf 98 dB(A) gesenkt werden kann. Die vollständig flexible Steuerung kann auch auf Besonderheiten wie Feiertage oder bestimmte Tageszeiten angepasst werden.

Nabenhöhen von 78, 83 und 110 Meter stellen sicher, dass strikte Höhenbeschränkungen eingehalten werden können. Selbst unter komplexen Standortbedingungen und Höhenbeschränkungen von 145 Meter kann die N133/4.8 somit effizient und sicher betrieben werden.

Die N133/4.8 eignet sich besonders für windstarke Regionen in Nordwesteuropa wie Großbritannien und Norwegen, sowie Standorte mit hohen Windgeschwindigkeiten in der Türkei, Australien, Mittel- und Südamerika.

Der Start der Serienproduktion der N133/4.8 ist für 2019 vorgesehen.

Quelle: NORDEX Pressemitteilung 26.4.2018

Grünes Licht für ČEZ-Windpark in Frankreich

Der tschechische Energiekonzern CEZ hat die Genehmigung für den Bau von Windkraftanlagen an vier Standorten in Frankreich erhalten.

Der Baubeginn soll Ende dieses bzw. Anfang nächsten Jahres erfolgen. Es ist das erste Windkraftprojekt von CEZ in Frankreich. Die installierte Kapazität umfasst insgesamt 42,4 MW. In den kommenden fünf Jahren will CEZ in Frankreich bis zu 100 MW installierte Windkraftkapazität errichten.

CEZ berichtete für 2017 einen Rückgang des Nettogewinns um 30% auf 19 Mrd. CZK (760 Mio. EUR). Die Umsätze gaben leicht um 1% nach und sanken auf 201,9 Mrd. CZK (8,1 Mrd. EUR).

Quelle: nov-ost.info 24.4.2018

Enefit Green plant Windpark in Finnland

Das zum staatlichen estnischen Energiekonzern Eesti Energia (EE) gehörende Unternehmen Enefit Green plant die Entwicklung eines großen Windparks in Finnland.

Wie das Unternehmen mitteilt, wurde dazu eine erste Vereinbarung mit dem für Naturressourcen zuständigen finnischen Staatsunternehmen Metsähallitus unterzeichnet. Das Dokument betrifft die Bereitstellung geeigneter Flächen für den künftigen Windpark Tolpanvaara in Nordfinnland. Auf dem östlich von Oulu gelegenen Areal könnte nach der Genehmigung der Entwurfsplanung in ein bis anderthalb Jahren die konkrete Umsetzung des Projekts beginnen. Vorgesehen ist die Entwicklung eines Windparks mit einer installierten Leistung von bis zu 100 MW. Die erforderlichen Investitionen werden derzeit mit 100–150 Mio. EUR veranschlagt.

Eesti Energia ist seit Anfang dieses Jahres am finnischen Markt im Stromhandel aktiv.

Quelle: nov-ost.info 9.7.2018

Konzession für neuen Solarpark in der Herzegowina ausgeschrieben

Die Regierung der bosnischen Republika Srpska (RS) hat eine Konzession für die Entwicklung und den Betrieb eines neuen Solarparks bei Ljubinje in der Herzegowina ausgeschrieben.

Laut der vom Industrie- und Energieministerium in Banja Luka veröffentlichten Ankündigung soll dort auf einem 80 ha großen Areal eine Anlage mit einer Gesamtleistung von 65 MW und einer jährlichen Stromproduktion von 104 GWh entstehen. Vorgesehen ist die Installation von 260.000 Photovoltaik-Modulen à 250 W. Die erforderlichen Investitionen werden in der Ankündigung mit rund 150 Mio. BAM (76,7 Mio. EUR) beziffert. Angebote für die für einen Zeitraum von 50 Jahren zu vergebende Konzession können bis zum 27. Juli dieses Jahres eingereicht werden.

Medienberichten zufolge sollen bereits drei Unternehmen aus Österreich, der Türkei und China Interesse an dem Projekt bekundet haben.

Quelle: nov-ost.info 9.7.2018



CLEANERPORTAL.DE

Grünpflege für 19 verschiedene Liegenschaften des Kreises Groß-Gerau 35 % unter Kostenvoranschlag !

10 Bieter bewarben sich um den Auftrag für die Grünpflege für 19 verschiedene, in der Hauptsache Schulen, Liegenschaften des Landkreises Groß-Gerau am 26.1.2018 und statt der veranschlagten 600 000 EUR konnte der Auftrag um 35 % niedriger , nämlich für 389 747.72 EUR am 9.3.2018 an die WISAG Garten- und Landschaftspflege GmbH & Co KG in 65931 Frankfurt vergeben werden.

2.5.2018



Kräftiges Plus an Polens Nutzfahrzeugmarkt

Die Zulassungen neuer Nutzfahrzeuge in Polen sind im ersten Quartal um 14,6% auf 7,783 Fahrzeuge gestiegen.

Nach Angaben des Branchenverbands PZPM stiegen die Zulassungen von LKW dabei um 14,7% auf 7.156 Stück, von Bussen um 14,2% auf 629 Stück. Rang 1 bei den LKW belegte DAF mit 1.696 Zulassungen (+26%), gefolgt von MAN (+45,6% auf 1.482 Zulassungen) und Scania (+24,2% auf 1.357 Zulassungen). Mit deutlichem Abstand folgen Volvo (-3,9% auf 951 LKW), Mercedes-Benz (-0,8% auf 834 LKW), Iveco (-30,9% auf 404 LKW) und Renault (+17,5% auf 402 LKW).

Bei den Bussen lag Mercedes Benz im ersten Quartal mit 327 Zulassungen (+16%) an erster Stelle, vor Solaris (+13,4% auf 93 Stück), Ford (-16,4% auf 46 Stück), MAN (+6,7% auf 32 Stück) und Iveco-Irisbus (+233% auf 30 Stück).

Quelle: nov-ost.info 20.4.2018

SŽ unterzeichnet Vertrag mit Stadler

Die slowenische Staatsbahn Slovenske železnice (SŽ) hat in dieser Woche mit dem Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler den Vertrag über die Lieferung von neuen Zügen unterzeichnet.

Über die seit Längerem erwartete Vertragsunterzeichnung informierten am Mittwoch sowohl die SŽ als auch Stadler. Demnach werden die Schweizer nun zunächst insgesamt 26 neue Triebzüge an die im Personenverkehr aktive SŽ - Potniški promet liefern. Dabei handelt es sich um elf vierteilige Elektrotriebzüge des Typs FLIRT EMU, fünf dreiteilige dieselelektrische Triebzüge des Typs FLIRT DMU und zehn dreigliedrige Doppelstockzüge des Typs KISS EMU. Die FLIRT-Züge sollen

dabei auch für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Slowenien, Österreich und Kroatien zugelassen werden. Die doppelstöckigen KISS will die SŽ nur auf Strecken in Slowenien einsetzen.

Der Vertrag für die gemischtraktionsfähige Flotte umfasst Engineering, Bau und Lieferung dieser Züge sowie eine Option für weitere 26 Züge. Das finanzielle Volumen des Deals beläuft sich auf netto 169 Mio. EUR. Für Stadler ist es der erste Großauftrag aus Slowenien. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge ist laut Stadler 24 Monate nach Vertragsunterzeichnung vorgesehen, die SŽ rechnet in ihrer Aussendung jedoch bereits in anderthalb Jahren mit dem ersten neuen Zug. Stadler-Vize Peter Jenelten erklärte in der Aussendung: „Stadler ist sehr stolz, nicht nur erstmals Züge nach Slowenien liefern zu dürfen, sondern in einer Beschaffung gleich eine aufeinander abgestimmte Reihe unterschiedlicher Fahrzeuge zu bauen: eine Flotte wie aus einem Guss.“

Die SŽ hatte die Beschaffung der neuen Züge im Juni vergangenen Jahres ausgeschrieben. Stadler war in dem Verfahren der einzige Bieter. Laut Medienberichten sollen die Züge für die slowenische Bahn von der polnischen Stadler-Tochter produziert werden.

Quelle: nov-ost.info 20.4.2018

Durchbruch: Neue Bosch-Dieselmotoren kann Stickoxid-Problem lösen

Bosch-Chef Denner fordert Transparenz auch bei Verbrauch und CO₂

Rekordwert: Faktor 10 weniger Stickoxidemissionen
als der Grenzwert 2020

Neue Bosch-Technik: Verbrauchs- und damit
Klimavorteil bleiben erhalten

Denner: „Der Diesel hat Zukunft. Emissionen
sind bald kein Thema mehr.“

Mit künstlicher Intelligenz: Verbrenner fast
ohne Effekte auf Luftqualität

Politische Forderung: Kraftstoffverbrauch real auf der Straße messen und gesamte „well-to-wheel“-Emissionen betrachten

Quelle: BOSCH Pressemeldung 25.4.2018

Stuttgart / Renningen

- „Der Diesel hat Zukunft. Heute wollen wir die Debatte um das Ende des Diesels endgültig ad acta legen.“ Mit diesen Worten verkündete Bosch-Chef Dr. Volkmar Denner bei der Bilanzvorlage des Unternehmens einen entscheidenden Durchbruch in der Diesel-Technik. Die neuen Bosch-Entwicklungen können die Hersteller dabei unterstützen, die Stickoxid-Emissionen von Fahrzeugen so drastisch zu senken, dass sie schon heute künftige Grenzwerte einhalten. Die jetzt präsentierte Bosch-Technik unterbietet mit Rekordwerten auch im Realbetrieb (Real Driving Emissions) die aktuellen und ab 2020 gültigen Grenzwerte für Stickoxid-Emissionen. Der Clou: Die Bosch-Entwickler haben vorhandene Technik weiter verfeinert. Zusätzliche Komponenten, die die Kosten erhöhen würden, sind nicht erforderlich. „Wir verschieben die Grenzen des technisch Möglichen. Mit der neuesten Bosch-Technik wird der Diesel emissionsarm und bleibt bezahlbar“, sagte Denner. Der Bosch-Chef forderte in diesem Zusammenhang, für den Klimaschutz die Kohlendioxid-Belastungen des Straßenverkehrs transparenter zu machen. Dazu müssten künftig auch der Verbrauch und damit der CO₂-Ausstoß unter Realbedingungen auf der Straße gemessen werden.

Rekordwert: 13 Milligramm Stickoxid pro Kilometer im Realbetrieb

Seit 2017 verlangt der europäische Gesetzgeber, dass neue Pkw-Modelle bei einem RDE-konformen Mix aus Stadt-, Überland- und Autobahnfahrten höchstens 168 Milligramm Stickoxid pro Kilometer emittieren, ab 2020 maximal 120 Milligramm. Die Diesel-Technik von Bosch kann heute schon den Rekordwert von 13 Milligramm pro Kilometer bei gesetzlich genormten RDE-Fahrten erreichen. Das ist gerade mal ein Zehntel des ab 2020 gültigen Grenzwertes. Und selbst bei besonders herausfordernden Stadtfahrten, deren Testparameter deutlich über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, liegen die Werte der Bosch-Testfahrzeuge bei durchschnittlich nur noch 40 Milligramm pro Kilometer. Der entscheidende technische Durchbruch ist den Bosch-Entwicklern in den vergangenen

Monaten gelungen. Eine Kombination aus ausgeklügelter Einspritz-Technik, neu entwickeltem Luftsystem und intelligentem Temperaturmanagement macht die genannten Werte möglich. Die Stickoxid-Emissionen können nun in allen Fahrsituationen unter dem Grenzwert bleiben – egal ob der Fahrer stark beschleunigt oder langsam fährt, ob es draußen Minusgrade hat oder Sommerhitze, ob die Messung auf der Autobahn oder im zähfließenden Stadtverkehr stattfindet. „Der Diesel wird seinen Platz im urbanen Verkehr behalten, ob für Handwerker oder Pendler“, betonte Denner.

Den Beweis des Innovationssprungs lieferte Bosch in einem groß angelegten Presse-Test: Dutzende internationale Journalisten starteten mit den Testfahrzeugen und mobilen Messgeräten zur technisch besonders anspruchsvollen Fahrt in den Stuttgarter Stadtverkehr. Die von den Journalisten „erfahrenen“ Ergebnisse sowie die gefahrene Route finden Sie hier. Da die Maßnahmen zur Stickoxid-Reduzierung den Verbrauch nicht wesentlich verändern, behält der Diesel seinen CO₂- und damit seinen Verbrauchs- und Klimavorteil.

Künstliche Intelligenz für weiter optimierte Verbrenner

Doch selbst mit diesem Technologiesprung ist der Diesel-Motor nicht ausentwickelt. Bosch möchte die erzielten Fortschritte weiter mit künstlicher Intelligenz befeuern. Damit kommt Bosch einem wichtigen Ziel näher: Ein Verbrennungsmotor, der die Umgebungsluft mit der Ausnahme von CO₂ nahezu nicht belastet. „Wir glauben unverändert, dass der Diesel eine wichtige Rolle im Antriebsmix der Mobilität von morgen spielen wird. Bis die Elektromobilität im Massenmarkt ankommt, brauchen wir den hocheffizienten Verbrenner“, sagte Denner. Sein ehrgeiziges Ziel für die Bosch-Entwickler lautet: Neue Diesel und Benziner sollen die Luft nicht mehr signifikant mit Partikeln und Stickoxid belasten. Selbst am Stuttgarter Neckartor soll künftig nicht mehr als ein Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Umgebungsluft auf Verbrenner zurückgehen – das wäre gerade mal ein Vierzigstel, 2,5 Prozent des aktuellen Immissionsgrenzwerts von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Bosch will mehr: Transparenz und Realitätsnähe bei Verbrauch und CO2

Denner forderte zudem, die verbrauchsabhängigen CO₂-Emissionen wieder stärker in den Fokus zu rücken. Auch der Verbrauch von Fahrzeugen dürfe künftig nicht mehr nur im Labor ermittelt werden, sondern ebenfalls in realen Fahr-situationen im Verkehr. Damit würde eine vergleichbare Systematik wie bei den Emissionen geschaffen. „Das bedeutet mehr Transparenz für den Verbraucher und mehr Konsequenz für den Klimaschutz“, sagte Denner. Zudem müsse die CO₂-Betrachtung auch deutlich über Batterie und Tank hinausgehen: „Wir brauchen eine transparente CO₂-Gesamtbilanz des Straßenverkehrs, die nicht nur den direkten Ausstoß der Fahrzeuge misst, sondern auch die Emission der Kraftstoff- und Stromerzeugung in die Bilanz einbezieht“, so Denner. Den Fahrern von Elektrofahrzeugen biete ein umfassender CO₂-Footprint ein realistischeres Bild zum Klimaeffekt des elektrischen Fahrens. Die Nutzung nicht-fossiler Kraftstoffe könne die CO₂-Bilanz von Verbrennungsmotoren weiter verbessern.

Produktentwicklungskodex: Ethik der Technikentwicklung

Einer breiten Öffentlichkeit stellte Denner, der in der Bosch-Geschäftsführung auch für Forschung und Vorausbildung verantwortlich ist, den „Produktentwicklungskodex“ vor. Darin hat das Unternehmen die Leitplanken für die Entwicklung von Bosch-Produkten formuliert: Erstens ist der Einbau von Funktionen, die Testzyklen automatisch erkennen, verboten. Zweitens dürfen Bosch-Produkte nicht für Testsituationen optimiert werden. Drittens sollen Bosch-Produkte im normalen, täglichen Einsatz menschliches Leben bestmöglich schützen und Umwelt sowie Ressourcen bestmöglich schonen. „Darüber hinaus sind das Legalitätsprinzip und unser Anspruch „Technik fürs Leben“ Maßstab für unser Handeln. Im Zweifelsfall gehen die Bosch-Werte vor Kundenwunsch“, erklärte Denner. So beteiligt sich Bosch beispielsweise in Europa bereits seit Mitte 2017 nicht mehr an Kunden-Projekten für Benzin-Motoren, bei denen kein Partikelfilter vorgesehen ist. Als Teil des größten Schulungsprogramms in der mehr als 130-jährigen Unternehmensgeschichte werden bis Ende 2018 70 000 Mitarbeiter aus mehrheitlich Forschungs- und Entwicklungsbereichen zum neuen Kodex geschult.

Technische Fragen und Antworten zur neuen Diesel-Technik von Bosch

Was zeichnet die neue Diesel-Technik im Detail aus?

Zwei Einflüsse waren bisher kritisch für die Reduktion der Stickoxid-Emissionen in Dieselfahrzeugen. Das eine ist der Fahrereinfluss. Bosch hat mit einem reaktionsschnellen Luftsystem des Motors das technische Gegenmittel gefunden. Je dynamischer die Fahrweise, desto dynamischer muss auch die Abgasrückführung sein. Möglich wird dies unter anderem durch Turbolader, die schneller ansprechen als bisher. Und mit der Kombination von Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung wird das Luftsystem nochmals flexibler. Somit kann der Fahrer zügig anfahren, ohne dass die Emissionen stark steigen. Ebenso wichtig ist der Einfluss der Temperaturen. Für eine optimale Stickoxid-Konvertierung müssen die Abgase mehr als 200 Grad heiß sein – eine Temperatur, die gerade bei Stadtfahrten oft nicht erreicht wird. Hier setzt Bosch auf ein ausgeklügeltes Thermomanagement des Dieselmotors. Bosch steuert jetzt aktiv die Abgastemperatur: die Abgasanlage bleibt damit so warm, dass sie in einem stabilen Temperaturbereich arbeitet und die Emissionen auf niedrigem Niveau bleiben.

Wann ist die Technik serienreif?

Der neue Bosch Diesel-Antrieb basiert auf am Markt verfügbaren Komponenten. Er steht den Kunden ab sofort zur Verfügung und kann in die Serienentwicklung einfließen.

Warum sind Stadtfahrten anspruchsvoller als Autobahn- oder Überlandfahrten?

Für eine optimale Stickoxid-Konvertierung müssen die Abgase mehr als 200 Grad heiß sein – eine Temperatur, die gerade bei Stadtfahrten oft nicht erreicht wird. Grund dafür sind Staus oder Stop-and-go-Verkehr, welche die Abgasanlage auskühlen lassen. Das neue Thermomanagement von Bosch gleicht diesen Nachteil aus, indem es die Abgastemperatur aktiv steuert.

Braucht es für die Temperatursteuerung im Abgasstrang einen Zusatzheizer auf 48-Volt-Basis oder vergleichbare zusätzliche Bauteile?

Der neue Bosch Diesel-Antrieb basiert auf am Markt verfügbaren Komponenten und ist nicht auf ein zusätzliches 48-Volt-Bordnetz angewiesen.

Wird der Diesel durch die neue Bosch-Technik deutlich teurer?

Die Diesel-Technik von Bosch basiert auf vorhandenen und serienerprobten Komponenten. Der entscheidende Fortschritt basiert auf einer neuen Kombination vorhandener Maßnahmen. Zusätzliche Hardware-Komponenten sind nicht notwendig. Der Diesel wird emissionsarm und bleibt trotzdem bezahlbar.

Verliert der Diesel durch die neue Technik seinen Spritspar- und Klimavorteil?

Nein, klares Ziel der Entwickler war es, die Stickoxid-Emissionen zu reduzieren und gleichzeitig den CO₂-Vorteil zu erhalten. Der Diesel behält also seinen Klimaschutz-Vorteil.

Leipzig 25.04.2018

Neue Bosch-Dieseltechnik – so funktioniert sie

Motorsteuergerät
Es ist das Hirn des Systems. Mindestens acht Millionen Zeilen Code sind nötig, um alle neuen Diesel-Komponenten optimal zu steuern. Zum Vergleich: Das Space Shuttle brauchte 400.000 Zeilen. Dementsprechend viel Zeit investierten die Bosch-Ingenieure in die Entwicklung der neuen Motorsteuerung.

Abgasturbolader
Zügig anfahren, ohne dass die Emissionen stark steigen. Möglich macht das ein Turbolader, der schneller auf den Impuls des Fahrers anspricht – und durch die Kombination von Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung über ein flexibles Luftsystem verfügt.

Sensorik
Temperatur, Stickoxidgehalt, Feinstaubpartikel – auf dem Weg der Abgase von der Brennkammer bis zum Auspuff stellen moderne Sensoren sicher, dass die Motorsteuerung mit korrekten Daten geföhrt wird. Das Ziel: ein perfektes Management der Emissionen.

Fördermodul AdBlue
AdBlue ist eine Harnstofflösung, die den Stickoxidgehalt in Abgasen reduziert. Bosch hat die Bauteile für Dosierung und Zerstäubung des AdBlue optimiert, der Verbrauch der Harnstofflösung bleibt mit etwa 3,5 Litern auf 1000 Kilometern niedrig.

RDE Messung
In der Vergangenheit sind Emissionsmessungen unter Laborbedingungen durchgeführt worden. Seit 2014 gibt es zuverlässige mobile Messgeräte. Bosch testet und entwickelt seither unter den realen Bedingungen kombinierter Stadt-, Land- und Autobahnfahrten (RDE). Gesetzlich vorgeschrieben ist das RDE-Messverfahren in der EU seit September 2017.

Abgasanlage
Für eine optimale Stickoxid-Konvertierung müssen die Abgase mehr als 200 Grad heiß sein – doch gerade bei Stadtfahrten wird diese Marke bisher oft nicht erreicht. Mit einem ausgeklügelten Thermomanagements steuert Bosch nun aktiv die Temperatur der Abgase.

ElringKlinger liefert Batteriesysteme für Solarfahrzeug von Sono Motors

Auftrag zur Entwicklung und Produktion von Batteriesystemen für vollelektrisches Solarfahrzeug des deutschen Mobilitätsunternehmens Sono Motors erhalten

Gesamtvolumen von mehreren hundert Millionen Euro, Laufzeit auf 8 Jahre ausgerichtet

Produktion der Batteriesysteme an einem ElringKlinger-Standort in Deutschland vorgesehen

Start der Serienproduktion für das 2. Halbjahr 2019 geplant

Dettingen/Erms (Deutschland), 9. Mai 2018

+++ Die ElringKlinger AG hat einen umsatzstarken Auftrag im Bereich der Batterietechnologie vom Münchner Unternehmen Sono Motors erhalten. Auftragsgegenstand ist die Entwicklung und

Produktion von kompletten Batteriesystemen für ein vollelektrisches Solarfahrzeug. Der Auftrag umfasst ein Gesamtvolumen von mehreren hundert Millionen Euro bei einer Laufzeit von acht Jahren. Der Beginn der Serienfertigung ist für das 2. Halbjahr 2019 vorgesehen.

„Mit diesem Auftrag haben wir einen Fahrzeughersteller der neuen Generation von der Innovations- und Leistungsfähigkeit unserer Batterietechnologie überzeugen können“, so der Vorstandsvorsitzende Dr. Stefan Wolf. „Im Zuge dessen wird ElringKlinger die Entwicklung und Produktion eines Batteriesystems an einem inländischen Standort realisieren. Das ist ein wichtiges Signal für den Wirtschaftsstandort Deutschland.“

Sono Motors geht mit seinem vollelektrischen Antriebskonzept völlig neue Wege. Bei seinem Fahrzeugmodell „Sion“, das für den Niedrigpreissektor ausgelegt ist und vor allem Kunden im urbanen Raum anspricht, kann die Batterie sowohl über das Stromnetz als auch über in die Karosserie integrierte Solarzellen geladen werden. Dadurch ist ein CO₂-neutraler Fahrbetrieb möglich. Hinzu kommt,



dass die Batterie wie ein mobiles Kraftwerk auch Energie abgeben kann. Das beauftragte Batteriesystem soll eine reale Reichweite von 250 km ermöglichen. Die Markteinführung des Fahrzeugs ist für das 2. Halbjahr 2019 vorgesehen. Für die Produktion der Batteriesysteme wird ElringKlinger eine neu eingerichtete voll-automatisierte Fertigungslinie für Batteriesysteme einsetzen. Das Batteriesystem von ElringKlinger ist modular aufgebaut, so dass individuelle Bedürfnisse von Auftraggebern flexibel berücksichtigt werden können. Die Basis bildet dabei ein 48-V-Modul, mit welchem Gesamtsystemspannungen von bis zu 800 V realisiert werden können. Die Module,

2

die Komponenten wie das Zellgehäuse oder das Zellkontaktiersystem umfassen, werden durch ein Batteriemanagementsystem gesteuert, das die Spannung sowie die Temperatur der einzelnen Batteriezellen überwacht und die Stromführung gewährleistet. Mit den Batteriemodulen und dem Batteriemanagementsystem umfasst der Auftrag ein vollwertiges Batteriesystem.

ElringKlinger stellt bereits seit 2011 Komponenten für Lithium-Ionen-Batterien wie Zellkontaktiersysteme und Modulverbinder für verschiedene Hybrid- und batterieelektrische Fahrzeugmodelle in Serie her. Außerdem entwickelt und fertigt der Konzern komplette Batteriemodule und -systeme sowie Gesamtspeicher.

Quelle: Pressemitteilung ElringKlinger 9.5.2018

E-Busse aus Wrocław für Göteborg

Das polnische Buswerk von Volvo in Wrocław verzeichnet einen weiteren Großauftrag zur Lieferung von Elektrobussen

Wie das Unternehmen bekannt gab, hat das im schwedischen Göteborgaktive Unternehmen GS Buss 30 E-Busse der Baureihe Volvo 7900 Electric bestellt. Damit handelt es sich um den bislang größten Einzelauftrag für diesen Bustyp, die Lieferung ist für das dritte Quartal 2019 vorgesehen. Göteborg hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 95% des städtischen Nahverkehrs auf der Basis erneuerbarer Energiequellen zu betreiben und die CO₂-Emissionen um 80% zu senken

Quelle: nov-ost.info 9.7.2018

Volvo feiert Erfolge mit Elektro- und Hybridbussen

Der Bushersteller Volvo Polska meldet für das erste Halbjahr den Eingang von Lieferaufträgen für 130 Hybrid- und 37 Elektrobusse, die allesamt im Werk Wroclaw hergestellt werden sollen.

Der größte Elektrobusauftrag des ersten Halbjahrs traf erst in dieser Woche aus Oslo ein: Die dortige Norges Buss bestellte 17 E-Busse der Baureihe Volvo 7900 Electric. Den größten Auftrag für Hybridbusse tätigte hingegen im März die in Brüssel tätige STIB-MIVB, die bei Volvo Polska 90 Volvo 7900 Hybrid bestellte. Weitere Aufträge für Elektrobusse gingen im ersten Halbjahr aus Drammen und Lillehammer in Norwegen, Aarhus in Dänemark und Inowroclaw in Polen ein, während Krosno, Bialystok, Krakow, Grudziadz und Inowroclaw Hybridbusse bestellten.

Quelle: nov-ost.info 2.7.2018

Volvo Wrocław liefert E-Busse in die Niederlande

Das Buswerk von Volvo Buses in Wroclaw hat einen weiteren Auftrag zur Lieferung von Elektrobussen erhalten – diesmal aus den Niederlanden.

Wie das Unternehmen mitteilt, erhält Arriva 23 Elektrobusse der Baureihe Volvo 7900 electric für den Einsatz in Stadtverkehr von Leiden. Die mit Batterien mit 200 kWh Kapazität ausgestatteten Busse sollen zwischen dem ersten und dritten Quartal des kommenden Jahres geliefert werden. Geladen werden die Batterien über vier Schnellladestationen von ABB, die das offene Interface OppCharge verwenden und somit auch zum Laden von Elektrobussen anderer Marken verwendet werden können.

Das Volvo-Werk in Wroclaw hat im ersten Jahr Aufträge zur Lieferung von 130 Hybridbussen erhalten, mit dem am 28. Juni unterzeichneten Vertrag mit Arriva steigt die Zahl der bis zur Jahresmitte bestellten vollelektrischen Busse auf 60.

Quelle: nov-ost.info 6.7.2018

Skopje erneuert Busflotte

Das in der mazedonischen Hauptstadt aktive ÖPNV-Unternehmen Javno Soobračajno Pretprijatie Skopje (JSP) plant die Erneuerung seiner Busflotte.

Wie die als Kreditgeber fungierende Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) bekannt gab, hat das Projekt einen Wert von rund 10 Mio. EUR und sieht vor allem die Beschaffung von 50 neuen Erdgasbussen vor. Die entsprechenden Ausschreibungen sollen bis Ende des Jahres geschaltet werden. Ansprechperson für Interessenten ist Danco Vodenicarski, Javno Soobrakajno Pretprijatie Skopje, Blvd. Aleksandar Makedonski 10, Tel: +389 2 3 174 264, Fax: +389 2 3 174 260, E-Mail: danco.vodenicarski@jssp.com.mk

Quelle: nov-ost.info 18.7.2018



INLOCON AG

NEUE WEGE ZUR AUFTRAGSAKQUISE

Erich-Zeigner-Allee 36
04229 Leipzig

0341 253 479 122
social@inlocon.de
inlocon.de