



MERÅKERBANEN – MODERNISIERUNG „ZWISCHEN DEN REICHEN“

DIE HAUPTRICHTUNG DER NORWEGISCHEN EISENBAHNEN VERLÄUFT VON NORD NACH SÜD. EINE AUSNAHME BILDET DIE 102 KILOMETER LANGE MERÅKERBANEN VON DER SCHWEDISCHEN GRENZSTADT STORLIN NACH TRONDHEIM. DER NAME STAMMT VON DEM ERSTEN GRÖßEREN ORT AUF NORWEGISCHER SEITE, MERÅKER.

Meråkerbanen ist eine von vier norwegischen Eisenbahnen, die von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa als wichtigste internationale Transportroute anerkannt wurden. Diese grenzüberschreitenden Bahnlinien zwischen Norwegen und Schweden sowie Finnland und Schweden werden im Norwegischen als Mellomriksbane und in Schweden als Mellanriksbana bezeichnet – eine Bahn „zwischen den Reichen“, zwischen den Ländern.

1999 begannen Norwegen und Schweden mit der gemeinsamen Sanierung dieser Eisenbahnlinie, doch Norwegen stellte ein Jahr später die Arbeiten ein. Seither wurde der Manager des führenden Papier verarbeitenden Unternehmens Norske Skog („Norwegischer Wald“) Jon Gjemble nicht müde, durch Memoranden für den norwegischen Verband der Verkehrsteilnehmer Transportbrukernes Fellesorganisasjon, Briefe an Entscheidungsträger und Konferenzen für die Ertüchtigung dieser Bahn zu werben.

Denn die politischen Entscheidungsträger in Norwegen behaupteten plötzlich beharrlich, der jährliche Güterverkehr betrage höchstens 100.000 Tonnen – zu wenig, um weiter in die Strecke zu investieren. Bei der Entscheidung, die Modernisie-



Zugverkehr mit Meeresblick: Der Bahnhof in Trondheim

rungsarbeiten auf der Meråker-Linie einzustellen, wurde der kommerzielle Transport für Norske Skog völlig übergangen, der allein auf dieser Strecke 250.000 Tonnen Güter pro Jahr beträgt.

Aber Norske Skog gab nicht auf. Glücklicherweise stimmte auch die schwedische Seite einer so fehlerhaften Darstellung der gemeinsamen Eisenbahnlinie keineswegs zu. Schweden sprach das Thema der Meråker-Eisenbahn zweimal auf EU-Ebene an. Immerhin war Norwegen ebenso Mitglied des NECL-Komitees wie Schweden und Finnland, des sogenannten North East Cargo Link.

Im Ergebnis investierte Norwegen 2005 etwa 11 Millionen Euro in die Strecke. Ein Drittel des Projekts wurde von der Union abgedeckt. Das benachbarte Schweden konnte mit mehreren prestigeträchtigen touristischen Veranstaltungen locken: mit den Weltmeisterschaften in Ore Alpine 2007 und Biathlon 2008. Ore ist diejenige Gemeinde, zu der die schwedisch-norwegische Grenzstadt Storlin gehört, der Startpunkt der Meråkerbahn. Die häufigere Nutzung von Værnes/Trondheim als Flughafen für Reisende von und nach Mittelschweden wurde ebenfalls in Betracht gezogen.

Jetzt erfreuten das interessierte Publikum Anfang Juni 2020 sensatio-



nelle Neuigkeiten des Verwalters der Eisenbahninfrastruktur in Norwegen, Bane Nor. Bis 2024 soll die Eisenbahn in dieser Region mit einem märchenhaften Betrag von 5,5 Milliarden norwegischen Kronen, das sind etwa 500 Millionen Euro, modernisiert werden! Wichtigste Neuerung ist die Elektrifizierung des Abschnitts Trondheim – Stjerdal/Hell und des weiteren Abschnitts der Meråkerbanen bis zur schwedischen Grenze sowie zusätzlich die Elektrifizierung des angrenzenden Abschnitts Leangen – Stawne für umgerechnet etwa 182 Millionen Euro. In diesem Preis ist der Bau eines neuen Umspannwerks in Hell enthalten. Außerdem wird ein solches Umspannwerk in Eidum gebaut. Die Arbeiten sollen im Januar 2021 beginnen und bis Dezember 2024 abgeschlossen sein. Die weitere Modernisierung der Meråkerbanen-Linie soll rund 18 Millionen Euro kosten.

Derzeit wird die Eisenbahnkommunikation in dieser Region auf traditionelle Weise durchgeführt, das heißt analog. Ein wichtiger Entwicklungssprung wird daher die Einführung der digitalen Kommunikation von Eidsvold – einer Station nahe Oslo – zum nördlichsten Bahnhof Norwegens Bodø sein. Die Digitalisierung des Eisenbahnabschnitts der Region Trondheim wird voraussichtlich rund 1,8 Millionen Euro kosten.

Für rund 182 Millionen Euro werden 14 neue bimodale FLIRT-Züge angeschafft. Die ersten beiden Einheiten sollen im April 2021 eintreffen, danach soll der norwegische Betreiber jeden Monat zwei Züge bekommen. Die neuen Triebzüge sollen doppelt so viele Sitzplätze haben wie der Vorgänger und – natürlich! – einen besseren Fahrkomfort als derzeit bieten.

In der Stadt Støren wird eine neue Eisenbahnwerkstatt für rund 36,4 Millionen Euro errichtet für die Wartung der neuen Flirt-Züge durch Bane Nor. Für rund 22 Millionen Euro wird eine zusätzliche Ausweichstelle gebaut, um die Kapazität der Strecke zu verbessern. Längere neue Züge erfordern auch moderne Bahnsteige mit ausreichender Länge, die einen weiteren Betrag von etwa 15,7 Millionen Euro kosten werden. Darüber hinaus sollen in Støren und Steinkjer für rund 49,2 Millionen Euro neue Einrichtungen zum Abstellen und Bereitstellen der Züge gebaut werden.

Die Investitionen bestehen aus acht separaten Projekten. Der Kauf neuer Züge liegt in der Verantwortung von Norske Tog, die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur liegen in der Verantwortung von Bane Nor. Letztendlich sollen zwei Züge pro Stunde auf dem Abschnitt Trondheim – Steinkjer fahren. Seit dem 7. Juni 2020 betreibt den Personenzugverkehr auf der Meråkerbanen das schwedische Bahnverkehrsunternehmen SJ Norge AS unter der Marke „Nord“. Den Güterverkehr besorgt das Unternehmen CargoNet. ■■■

Hermann Schmidtendorf
Redaktion bahn manager