



Air-rail Links / Dessertes d'aéroport / Flughafenanbindungen

Cette bibliographie est le fruit du travail de coopération des centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC.

Les références de cette bibliographie sont issues des bases de données des centres de documentation suivants : CD, CFF/SBB, CP, DB AG, DSB, JBV, MAV, RATP, SNCB/NMBS, SNCF, UITP et UIC.

La synthèse a été réalisée par le centre de documentation de l'UIC

Diese Bibliographie ist in Zusammenarbeit mit den Dokumentationszentren und Mitgliedern der UIC-Dokumentationsgruppe entstanden.

Die Literaturhinweise dieser Bibliographie sind den Datenbanken der folgenden Dokumentationszentren entnommen: CD, CP, DB AG, DSB, JBV, MAV, RATP, SBB/CFF, SNCB/NMBS, SNCF, UITP und UIC

Die Zusammenstellung wurde vom Dokumentationszentrum der UIC realisiert.

This bibliography is the result of cooperation between the member documentation centres of the UIC Documentation Group

The references are taken from the databases of the following documentation centres : CD, CFF/SBB, CP, DB AG, DSB, JBV, MAV, RATP, SNCB/NMBS, SNCF, UITP and UIC

This compilation was prepared by the UIC Documentation Centre

1. General / Généralités / Allgemein	3
2. Europe / Europa	8
2.1 Austria / Autriche / Österreich.....	10
2.2 Belgium / Belgique	11
2.3 Czech Republic / République tchèque / Tschechien	12
2.4 Denmark / Danemark / Dänemark.....	14
2.5 France / Frankreich	15
2.6 Germany / Allemagne / Deutschland.....	20
2.7 Greece, Grèce, Griechenland.....	29
2.8 Hungary / Hongrie / Ungarn.....	29
2.9 Italy / Italie / Italien.....	30
2.10 Netherlands / Pays-Bas / Niederlanden	30
2.11 Norway / Norvège / Norwegen	31
Jernbaneverket.....	31
2.12 Spain / Espagne / Spanien	32
2.13 Sweden / Suède / Schweden	33
2.14 Switzerland / Suisse / Schweiz.....	34
2.15 United Kingdom / Royaume-Uni / Vereinigtes Königreich.....	35
3. Africa / Afrique / Afrika	38
3.1 Morocco / Maroc / Marokko	38
3.2 South Africa / Afrique du Sud / Süd-Afrika	38
4. America / Amérique / Amerika	39
4.1 Brasil / Bresil / Brasilien.....	39
4.2 USA	39
5. Asia / Asie / Asien	43
5.1 Hong Kong	43
5.2 Japan / Japon.....	44
5.3 Malaysia / Malaisie / Malaya.....	45
5.4 Singapore / Singapour/ Singapur	47
5.5 South Korea / Corée du Sud / Südkorea	47
5.6 Thailand / Thaïlande / Thailand	48
6. Oceany / Océanie / Ozeanien	49
7. The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren	50

1. General / Généralités / Allgemein

➤ Citrinot, L.

Air/fer, concurrence ou complémentarité : le train se fiance à l'avion

(Aéroports Magazine, Orly Aérogare Cedex: ADP, N.328, 2002-05, P.14-17)FR

La décennie 90 a vu une accélération des investissements ferroviaires sur les aéroports à travers le monde. Une tendance qui se poursuivra dans les prochaines années, le train s'imposant de plus en plus comme le complément de l'avion.

UIC 10119

➤ ➤ Lamas, B.

Tren y avion, cooperacion para un transporte eficaz

(Lineas del Tren, Madrid: RENFE. Dirección de la Comunicación Interna, Vol.13, N.206, 2002-01-17, P.10-14)ES

La coopération entre les modes aérien et ferroviaire se développe partout dans le monde, elle est une solution pour remédier au problème de l'encombrement de l'espace aérien et de la congestion des routes en offrant un système de transport global plus efficace et respectueux de l'environnement. Pour cela des connexions entre les deux modes de transport ont été mises au point et des offres commerciales communes ont également été développées.

CP / SNCB REFFR: 35324 / **UIC** 9892

➤ TASIAUX, Robert

Rail – Air : Convergence or divergence ?

Rail-air : convergence ou divergence?

Schienenverkehr – Luftverkehr : Konvergenz oder Divergenz ?

(Rail International, Bruxelles: AICCF/UIC, Vol. 32, décembre 2001, P. 189-191) FR

La politique des transports et les stratégies du rail (Congrès Ferroviaire Mondial AICCF/UIC/CEMT, Wien 2001). Sous-thème III: Passagers: stratégies en vue de l'amélioration du trafic ferroviaire de passagers

CP / UIC 10185

➤ Lopez Pita, A.

Ferrocarril y avion en el sistema de transportes europeo

Railway and plane in the European transport system

(Barcelona: UPC, 2001-10, 102P.)ES-EN

Le développement de la mobilité souligne la nécessité de créer un système de transport efficace, équilibré et respectueux de l'environnement tout en minimisant les coûts. Cette publication analyse les domaines dans lesquels les transports ferroviaire et aérien peuvent tirer mutuellement profit, montre les résultats déjà disponibles et livre une série de réflexions sur les possibilités offertes au chemin de fer comme mode alternatif et complémentaire de l'aviation dans la chaîne de transport.

UIC 9679

➤ Knutton, Mike;

Air-rail collaboration: Will it be heaven or hell?

(IRJ International Railway Journal, 2001, Nr. 8, S. 30) englisch

Der Internationale Eisenbahnverband UIC und die Internationale Vereinigung für den Luftverkehr IATA halten gemeinsame Regeln für die Zusammenarbeit von Schienen- und Luftverkehr für erforderlich. Gemeinsame Lösungen bringen Vorteile für beide Seiten. Die Vorteile werden im Beitrag erläutert. So können die Einzugsbereiche von Flughäfen bei gutem Eisenbahnanschluss enorm erweitert werden. Die Möglichkeiten des Check-in und Check-out in Bahnhöfen sollen noch verbessert werden. Als Beispiele für diesen Service werden im Beitrag der Frankfurter Flughafen in Zusammenarbeit mit dem Stuttgarter Bahnhof sowie der Flughafenzubringer in Kuala Lumpur (57 km Länge, geplante Eröffnung im April 2002) angeführt.

DB AG, I0131543

➤ SHARP, Andrew

Air/rail conference to discuss in-town check-in

(International Railway Journal, New York, Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 41, N. 7, July 2001, P. 39, ISSN 0744-5326) EN

The Air/Rail 2001 conference at Terminal 4 of London's Heathrow airport (July 2-4) will discuss the issue of airport rail links, namely the change of people's habits by persuading them out of cars and taxis and onto the train, the possibility of check-in in railway stations, the improvement of air-rail intermodality ...

CP

➤ **Rail/air links**

(International Railway Journal, New York, Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 38, N. 6, June 2001, P. 37-42, ISSN 0744-5326) EN

Series of 3 articles about rail links to airports (actual or planned rail links) : Heathrow, Hong Kong, Brisbane, Kastrup ...

CP

➤ Lopez Pita, A.

**Contribution to optimising the rail mode's role in intercity passenger services
Contribution à l'optimisation du rôle des chemins de fer dans les services
interurbains de voyageurs**

Optimierung der Rolle der Bahn im Personenverkehr

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.6-7, 2001-06, P.98-105)FREN

DE

Avec la grande vitesse ferroviaire, un changement radical est intervenu dans les relations entre le chemin de fer et l'avion. Les responsables politiques européens sont d'ailleurs de plus en plus conscients du besoin d'encourager la complémentarité entre les deux modes. On observe ainsi une certaine tendance à la transformation des principaux aéroports en véritables centres de distribution des trafics vers plusieurs modes dans le but d'atténuer les problèmes de congestion que connaît le transport aérien. L'auteur présente un certain nombre de réflexions sur les tendances observées en matière de transport aérien et ferroviaire de voyageurs ces dernières années en Europe ainsi que les perspectives pour les décennies à venir. Il expose par ailleurs une méthodologie visant à optimiser le rôle du chemin de fer dans les services interurbains de voyageurs en quantifiant, dans le cas espagnol, leur influence positive sur les problèmes de saturation du transport aérien. Cette intervention fait partie du sous-thème III "Stratégies en vue de l'amélioration du trafic ferroviaire de passagers" des actes du Congrès ferroviaire mondial AICCF/UIC/CEMT qui s'est tenu du 25 au 28 septembre 2001 à Vienne (Autriche).

UIC 9477

➤ Knutton, M.

When air and rail can be good for each other

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.61, N.3, 2001-03, P.26-29, ISSN 0744-5326)EN

Le transport ferroviaire grande vitesse et le transport aérien sont traditionnellement des modes de transport concurrents pour des trajets de moyenne distance. L'article présente quelques points sur lesquels ces deux modes peuvent néanmoins trouver des avantages mutuels. Est cité l'exemple de Air France et du train grande vitesse Thalys entre l'aéroport Charles de Gaulle et Bruxelles.

UIC 9188 / **SNCF** REFFR 34215

➤ Suarez, A.

Tren-avión condenados a entenderse en la conexión aeropuerto-centro de ciudad

(Lineas del Tren, Madrid: Lineas del Tren, N.202, 1999-07-01, P.4-9)ES

La congestion des accès aux aéroports a fait du chemin de fer le mode de transport tout désigné pour réaliser les connexions entre aéroport et centre ville. Le nombre croissant d'aéroports possédant une desserte ferroviaire ainsi que les projets en cours sont la preuve de l'efficacité de cette formule.

UIC 7879

➤ RICHARDSON, Randolph : PERLISS, Steven L.

Intermodal access for improved ground services

(Passenger Terminal World, Dorking; UIP, UK & International Press, July 1999, P. 98-100, ISSN 1362-0770) EN

The increasing number of air passengers is causing congestion around terminal buildings. Varying transit links to the airport are essential, as is quickly transporting people who choose to drive. With travelers willing to pay higher prices for more direct services, it is time for airport managers to rethink their intermodal strategies

CP



➤ **Air rail links : Guide to best practice**
(Heathrow: IARO, 1998, 112P.)EN

Ce guide souligne l'importance des liaisons ferroviaires vers les aéroports en terme de qualité de service offerte à la clientèle, d'accessibilité des aéroports ou de réduction de la congestion.

DSB (KOL 112 s) / **UIC** 7571 / **UITP**

➤ Sharp, A.

Rail links to airports : Opportunities, limitation and solutions

Les dessertes ferroviaires d'aéroports : opportunités, limites et solutions

Flughafenanbindungen : Möglichkeiten, Beschränkungen und Lösungen

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1999-04, P.12-18)FR-EN-DE

La structure du présent article s'inspire beaucoup de son titre. Après un aperçu général des différents types de dessertes ferroviaires d'aéroports, il décrit en effet les diverses opportunités que celles-ci apportent (notamment aux chemins de fer, bien que les perspectives ouvertes à d'autres partenaires de la chaîne de transport soient aussi très importantes) ainsi que les limites (principalement d'ordre humain: limites en matière d'imagination et d'acceptation) auxquelles elles se heurtent, avant d'examiner en conclusion diverses solutions possibles. Les dessertes ferroviaires d'aéroports peuvent être de divers types assez différents les uns des autres même s'il y a parfois recouvrement et absence de frontières nettes (notamment entre les réseaux de dessertes régionales, les réseaux urbains, les dessertes par matériels légers et les tramways.

CP / UIC 7522 / **SNCF** AIRS26840

➤ Chol, Eric; Poingt, Marie-Hélène; Wiart, Alain;

Le train au secours des aéroports

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2691, 1999-04-07, P.34-41 , ISSN 0042-5478)FR

A l'ère de l'intermodalité, assurer une liaison fiable entre les grands aéroports et les centres - villes de plus en plus éloignés, est une nécessité. Le fer est le seul à pouvoir répondre à tous les impératifs de rapidité, de régularité et de confort exigés par les voyageurs aériens. Tour du monde des liaisons ville - aéroport...

Im intermodalen Zeitalter muss es zuverlässige, schnelle und komfortable Verbindungen zwischen den Stadtzentren und den immer weiter auswärts liegenden Flughäfen geben. Das einzige Verkehrsmittel, das diese Forderungen erfüllt ist die Bahn. In England fährt der Heathrow Express vom Londoner Flughafen in 15 min zum Stadtbahnhof Paddington. In Norwegen braucht der 200 km/h schnelle "Fly Toget" 19 min von Gardemoen bis Oslo Zentrum. Der Airport-Express in Hongkong befördert 24.000 Fahrgäste pro Tag. Schweden eröffnet die Linie Arlanda-Stockholm, die USA nehmen 2002 eine Supermetro zwischen New York City und John F. Kennedy-Flughafen in Betrieb. In Frankreich ist man, abgesehen von der TGV-Anbindung des Flughafens Roissy, noch weit zurück.

DB AG, 19927192 / **UIC** 7431 / **SNCF** AIRS26536

➤ CARR, David

Adding train stations to airport terminals for door-to-door service

(Passenger Terminal World, Dorking; UIP, UK & International Press, November 1998, P. 80-83, ISSN 1362-0770) EN

Airports are incorporating train stations into their terminals to encourage travellers to arrive at the airport by rail, thereby avoiding delays on congested roads and making their journeys faster, more efficient and less stressful

CP

➤ SHARP, Andrew

Best practice wins the passengers

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 154, N. 6, June, 1998, P. 391-394, ISSN 0373-5346) EN

Continuing growth in air traffic is offering the rail mode more opportunities to develop high quality links to airports. With several launches this year and more in 1999, railways are taking advantage of their ability to provide fast and comfortable service. Freight links are poised to take off. Table of airport rail links coming on stream

CP / CFF 002580385

New organisation to promote best practice

(INTERNATIONAL RAILWAY JOURNAL, Vol XXXVIII, n° 6, juin 1998, p 37-39, photo)
ANGLAIS

Les liaisons ferrées entre centres-ville et aéroports constituent un aspect de plus en plus important de l'industrie des transports. A tel point que s'est créée au milieu de l'année 1997 une organisation internationale dénommée "International Air Rail Organisation" (IARO), chargée de développer et de promouvoir toutes suggestions susceptibles d'améliorer les services de transport des voyageurs entre les aéroports et les centres-ville. D'après les responsables de l'IARO, les liaisons "rail/air" sont gagnantes sur tous les tableaux : transports plus courts et moins stressants pour les voyageurs, trafic en dehors des heures de pointe plus important, et moins de trafic automobile pour les riverains des aéroports.

RATP

➤ Cirenei, Matteo B.

I sistemi di Automated People Mover (A.P.M.) quale mezzo per completare al meglio le reti di pubblico trasporto locale

(Ingegneria Ferroviaria. - Rom. - 52 (1997) 9, p. 585-615, fig., tab.)

Les APM (Automated People Mover) connaissent un grand essor aux Etats-Unis (dessertes aéroportuaires) et au Japon (transports urbains). L'article étudie les caractéristiques techniques et les avantages économiques qui justifient un tel développement.

CFF 002575674 / **SNCF** AIRS21804

2. Europe / Europa

➤ Roy, G.

Intermodalité : sur la voie de la coopération avion-train

(Aéroports Magazine, Orly Aérogare Cedex: Aéroport de Paris, Vol., N.320, 2001-08, P.18-21, ISSN 0033-626x)EN

Le TGV Méditerranée a entraîné une redistribution des cartes entre l'aérien et le rail sur le marché domestique français. Tout en organisant sa riposte, Air France développe une offre bimodale avec la SNCF. Entre concurrence et partenariat, l'intermodalité peine à trouver sa voie en Europe. L'article étudie plus particulièrement les situations en Allemagne, en France et en Suisse.

UIC 9401

➤ JOMARD J-M.

La liaison internationale Thalys Bruxelles - Roissy-Charles-de-Gaulle. Une étape importante dans l'intermodalité "Air - Fer"

(Revue générale des Chemins de fer, n° 1, 2000-01-01, pp. 44-45)

Depuis le 28 novembre 1999, Thalys relie en direct Bruxelles-Midi à deux nouvelles gares en Île-de-France, Aéroport-Charles-de-Gaulle-TGV et Marne-la-Vallée-Chessy. Quatre aller-retour sont prévus quotidiennement avec des temps de parcours de respectivement 1h15 et 1h30.

SNCF REFFR: 32642 / **SNCF** FER031338

➤ Telematics Applications Programme. Transport Sector : Project EuroTraCS : European Traveller Care Services (TR 1024). D 42 : Final report : User needs and quantitative market requirements for multimodal baggage transport (train - plane)

(Frankfurt: EuroTracS Project Coordinator, 1998-02-19, NP.)EN

UIC 8872

➤ Poingt, M-H. et Rouchaleou, P. et Grassart, P.

Quand l'avion fait appel au train

(Vie du rail (La), Paris: La vie du rail, N.2711, 1999-09-08, P.34-42 , ISSN 0042-5478)FR

Croissance du trafic, dérégulation, ciel saturé, contrôle aérien défaillant, aéroports congestionnés, mouvements sociaux, intempéries, tout a concouru pendant l'été 1999 à la multiplication des retards aériens en Europe. En se substituant à l'avion sur certains parcours, le train serait-il à même de résoudre une partie du problème. La Lufthansa et la DB AG veulent y croire en dépit des résultats mitigés de l'offre rail - air centrée sur l'aéroport de Francfort depuis 1998. Favorable à une coopération avec l'avion, la SNCF poursuit sa réflexion sur les formes à lui donner, tout en nouant, dès à présent, un certain nombre d'accords, tant avec les compagnies étrangères qu'avec Air France, favorable à un partenariat privilégié.

CP / UIC 7874

➤ ERDOSI, F.

Gyorsvasúti és vasúti kapcsolatok az európai nagyvárosok és repülőtereik között
(Connexions ferroviaires et de réseau express entre les grandes villes européennes et leur aéroport)

(Városi Közlekedés : Budapest : Szaktudás Kiadó Ház Rt., 1999, Vol.39, N.3 P.146-154, ISSN 0133-0314)

L'auteur analyse la localisation des aéroports et leur distance de la ville, la question de l'établissement de nouveaux aéroports, lesquels peuvent être à une distance de 40-50 km du centre de ville. Les caractéristiques quantitatives et qualitatives des exigences et des relations de transport entre les aéroports et les villes influencent sur la construction d'un système convenable et elles déterminent la sélection du moyen de transport.

L'auteur analyse les différentes catégories de voyageurs. Il remonte dans le passé et examine la solution de cette question depuis 1930. A partir des années 50 la construction des réseaux express avançaient au premier plan entre les aéroports et les centres de ville. L'auteur analyse aussi la périodicité de la circulation et présente les relations des plus importants aéroports de l'Europe avec leur ville.

De nos jours la connexion avec le réseau ferroviaire national et international est une exigence fondamentale pour les aéroports et c'est aussi l'intérêt reconnu des compagnies aériennes. Nous y trouvons des exemples de la connexions de quelques aéroports européens.

MÁV

➤ **Cost 318 : Interactions between High-Speed Rail and Air Passenger Transport - Final Report of the Action**

(Luxembourg: Offices des Publications officielles des Communautés européennes, 1998, 324P.)EN

Le développement de la grande vitesse ferroviaire en Europe a directement influencé le transport aérien de voyageurs. Cette étude a pour but d'identifier et d'analyser les interactions et les complémentarités entre ces deux modes de transport à grande vitesse. Elle souligne également les avantages ces actions combinées pour les voyageurs.

UIC 7372

➤ DEL VAL, Y.

Integrar los sistemas de reservas aéreas y ferroviarios, clave para que el ferrocarril compita con el avión

(Via Libre, Madrid: Via Libre, VOL.35, N.410, 1998-06, P.4-8, ISSN 1134-1416)ES

Les lignes ferroviaires à grande vitesse ne cessent de se développer en Europe. Elles peuvent désormais rivaliser avec les lignes aériennes. Il faudrait donc jouer la carte de la complémentarité entre ces deux modes en introduisant un mode de réservation unique.

UIC 6786

➤ Schilling, Rudolf ; Widmer, J.-P.

Do rail stations at airports allow a better distribution of air passenger transport demand among airports? : Report on experts' answers to a Questionnaire based on the Delphi - method (a contribution to the Action COST - 318)

(Zürich : IVT, 1997, 25 p. : Fig., tab., Schriftenreihe des IVT ; 114)

Mit deutscher Kurzfassung der Ergebnisse zur Hypothese 12

CFF 002576795



2.1 Austria / Autriche / Österreich

➤ **Abflug Wien Mitte**

(Insider, 2002, Nr. 4, S. 7) deutsch

Die privatwirtschaftliche City Air Terminal GmbH (CAT) der Flughafen Wien AG und der ÖBB wird Ende 2003 den neuen Airport Express zwischen dem Bahnhof Wien Mitte und dem Flughafen Wien betreiben. In Ergänzung zur Schnellbahnanbindung S7 sollen mit den Gesamtinvestitionen von 17,8 Mio. Euro in drei Zuggarnituren und in notwendige Umbauten mehr Fluggäste auf die Schiene gebracht werden. Die Reisezeit beträgt 16 min., die modernen Doppelstockwaggons bieten hohen Reisekomfort sowie ein Fahrgastinformationssystem zu flugplanrelevanten Daten und die Fahrgäste können direkt am Bahnhof Wien Mitte einchecken.

DB AG, I0233930

➤ Gebhart, Reinhold

Nur Fliegen ist schöner!

(Verkehr & Umwelt : 2002, N. 3/4 , P. 36-37, deutsch)

Ab 14.12.2003 soll in Österreich der neue "Airport-Express" neben der bestehenden S-Bahn-Linie S7, die ab 14.12.2002 die ausgebaute Strecke nutzen wird, den Bahnhof Wien-Mitte mit dem Flughafen Schwechat im Halb-Stunden-Takt verbinden. Statt 27 Minuten dauert die Fahrt nur noch 16 Minuten, geboten wird ein First-Class-Service und der Check-In ist bereits am Bahnhof Wien-Mitte bis eine Stunde vor Abflug möglich. Kritisiert wird, dass beim Streckenausbau vor allem auf die Flughafenanbindung und nicht auf die Verknüpfung zum Regionalverkehr geachtet wurde. Ferner erfährt der Nahverkehr von Wien durch den Wegfall des geplanten 15-Minuten-Taktes der S7 und den Spezial-Preis des "Airport-Express" keine Verbesserung.

DB AG, I0235143

➤ Kauzner, Andreas;

Planungen und Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem Ausbau der S7

(Perspektiven, 2001, Nr. 7/8, S. 67-72) deutsch

Der Ausbau der Flughafenschnellbahn S7 stellt ein zentrales Vorhaben im Rahmen der Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Wien dar. In nur 21 Minuten wird die Strecke Wien Mitte bis zum Flughafen Wien Schwechat bewältigt. Spitzengeschwindigkeiten bis zu 120 km/h werden dabei von den Zügen erzielt. Intervalle von 15 Minuten machen die S7 zu einem attraktiven Verkehrsmittel. Im Beitrag werden die einzelnen Maßnahmen, die für den Ausbau der S7 erforderlich sind, im Detail beschrieben. Der erste Schnellzug soll am 14.12.2002 in Richtung Flughafen unterwegs sein.

DB AG, I0133503

2.2 Belgium / Belgique

➤ Vanhove, J.

Large scale rail investment to ensure access to Brussels and its airport
Des investissements à grande échelle pour garantir l'accessibilité de Bruxelles et de son aéroport

Umfangreiche Bahninvestitionen in die Erreichbarkeit der Stadt Brüssel und ihres Flughafens

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.5, 2002-05, P.18-23)EN-FR-DE

L'accessibilité de nombreux aéroports est menacée par la croissance du trafic automobile. C'est pourquoi le train et l'avion forment de plus en plus le partenariat idéal permettant de réaliser une chaîne de transport durable. La Belgique n'échappe pas à ce constat. Les chemins de fer belges, SNCB, ont programmé au cours des prochaines années de grands travaux d'infrastructure à Bruxelles et à sa périphérie, lesquels permettront de mieux désenclaver l'aéroport tout en stimulant l'offre ferroviaire dans une grande partie du pays.

Brüssel bekam 1955 als erste europäische Hauptstadt eine direkte Bahnverbindung vom Stadtkern zum Flughafen, die 1970 elektrifiziert wurde und 1998 einen neuen Bahnhof direkt unter dem Flughafenterminal erhielt. Dennoch werden weniger als 10 % der Fahrten von und zum Flughafen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Da langfristig mit einer erheblichen Steigerung des Luftverkehrs zu rechnen ist, will die SNCB/NMBS die Attraktivität des Flughafenzubringers durch weitere Direktverbindungen aus verschiedenen belgischen Städten erhöhen, wozu ein umfangreicher Ausbau der Infrastruktur erforderlich ist. Dieser betrifft die Nossegem-Tangente, den Josaphat-Schuman-Tunnel sowie die Fertigstellung des sogenannten Diabolos und wird darüber hinaus dem Bahnangebot in vielen Landesteilen Belgiens neue Anreize verleihen.

CP / UIC 10399 / DB AG, I0234735

➤ T.M.

Weldra vliegtuigen op sporen ?

(Transport Echo, n° 8/9, 2000-09-01, pp. 39)

Liège Logistics prévoit de construire une plate-forme multimodale afin d'acheminer directement les marchandises du train vers l'aéroport.

SNCB REFFR: 33545

➤ De Porter, B.

Bau des neuen Flughafenbahnhofes Brüssel unter einer Rohrschirmdecke =
Construction of the new Railway Station at Brussels Airport beneath a Pipe
Screen Cover

(Tunnel. - Gütersloh. - (1997) 3, S. 6-11, Fig., Tab.)

In 20 m. Tiefe wurde in einer Kombination aus Rohrvortrieben und Schlitzwänden eine unterirdische "Baugrube" errichtet. Die Decke der Baugrube besteht aus horizontalen Pfählen, die als Pressvortriebe aus einem Pilotstollen heraus eingebaut wurden. Flughafenbahnhof

CFF 002573958

2.3 Czech Republic / République tchèque / Tschechien

➤ Peltram, Antonin

Kolejove spojeni letiste Ruzyne s mestem z pohledu financovani

(Rail interconnection between the airport Ruzyne and the city from a financial point of view)

Doprava, Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2001, Vol. 43, N. 3, p. 33-34 ISSN: 0012-5520

CD

➤ Cigánek, Vladimír; Kykal, Jan;

Srovnávací studie variantního spojení letiště Praha Ruzyne s centrem města

(Vergleichende Studie zu den Varianten der Verbindung des Flughafens Prag Ruzyne mit dem Stadtzentrum)

(Reviewing publication of different options of an interconnection between the Praha Ruzyne airport and a center of a town)

(Doprava, 2001, Nr. 3, S. 24-33, U2, U3, B, C, D) tschechisch

Obwohl über Jahre alle Verkehrslösungen zum Flughafen Ruzyne davon ausgingen, die Eisenbahn für die Anbindung zu nutzen und auch 2000/2001 entsprechende Entscheidungsprozesse eingeleitet wurden, regten sich in jüngster Zeit Interessengruppen (hauptsächlich aus dem 6. Prager Bezirk), die eine erneute Diskussion über die optimale Wahl der Anbindung entfachten und die Verlängerung der U-Bahnlinie A (durch den 6. Bezirk) bis zum Flughafen fordern. In dieser Atmosphäre veranlasste das Amt für Stadtentwicklung die Ausarbeitung einer vergleichenden Studie zu den Verbindungsvarianten. Dies erforderte - zusätzlich zu den vorliegenden (bestätigten) Dokumenten - die Erarbeitung einer "U-Bahn-Variante", um schließlich die S-Bahn- mit der U-Bahn-Variante vergleichen zu können. Anhand von 17 Kriterien, die untereinander nicht gewichtet sind, wurden für S-Bahn und U-Bahn die Prozentzahlen der Kriterien addiert. Dabei erwies sich die Überlegenheit der S-Bahn-Variante, weil gleichzeitig die Anbindung des Flughafens und die Anbindung der Satellitenstadt Kladno an das Prager Stadtzentrum realisiert werden kann.

DB AG, I0131962 / CD

➤ Körner, Milan

Železniční spojení Kladna a letiště Ruzyne s centrem Prahy

(Rail interconnection of Kladno and the Ruzyne airport with a center of Praha)

Doprava, Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2001, Vol. 43, N. 3, p. 17-20 ISSN: 0012-5520

CD

➤ Bina, Ladislav; Mojzís, Vlastislav; Tuzar, Antonín;

Letištní rychlodráha v Praze a problematika řízení dopravy

(Die Flughafen-Schnellbahn in Prag und die Problematik der Verkehrslenkung)

(Rail-air rapid transit in Praha and problems of a traffic control)

(Doprava, 2001, Nr. 3, S. 13-16) tschechisch

Einleitend wird auf Beispiele verwiesen, wo Flughäfen einerseits an Hochgeschwindigkeitsverkehre, andererseits an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen sind bzw. werden. Dagegen ist die Situation Prags dadurch gekennzeichnet, dass der Flughafen Ruzyne, der 1997 rekonstruiert und erweitert wurde, derartige Anbindungen noch nicht besitzt. Die beiden Varianten seiner Anbindung an das Prager ÖPNV-



Netz basieren auf der Verlängerung der Metro-Linie A oder dem Umbau der Eisenbahnstrecke Prag - Kladno (30 km) zu einer Schnellbahn, der den Bau einer Abzweigung zum Flughafen Ruzyne (6 km) einschließt. Der Beitrag widmet sich der letztgenannten Variante, vor allem ihren Kapazitätsengpässen. Ein solcher Engpaß ist der 3,6 km lange Abschnitt Pr.-Bubny - Pr.-Dejvice, der aus ökologischen Gründen (zunächst) nicht zweigleisig ausgebaut werden kann und (zunächst) im Mischbetrieb (S-Bahn/Vorortzüge) befahren werden muss. Aus diesem Mischbetrieb wird ein 20-Minuten-Takt für die Flughafenbahn rechnerisch abgeleitet.

DB AG, I0131958 / CD

➤ Bina, Ladislav; Hejl, Martin; Volf, Milan

Spolecnost PRaK, a.s. a soucasny stav zajistovani projektu zeleznicniho spojeni Praha - letiste Ruzyne – Kladno

(The joint-stock company PRaK and a state-of-the-art of a project of the railway interconnection Praha – the Ruzyne airport – Kladno)

Doprava, Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2001, Vol. 43, N. 3, p. 10-12 ISSN: 0012-5520

CD

➤ Chovanec, Igor; Tikman, Pavel

Zeleznicni spojeni Kladno - letiste Praha Ruzyne - centrum Prahy

(The railway interconnection Kladno – the Ruzyne airport – a center of Praha)

Doprava, Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2001, Vol. 43, N. 3, p. 6-9 ISSN: 0012-5520

CD

➤ Bina Ladislav; Mojzis Vlastislav

Prispevek k integraci letecke a zeleznicni dopravy

(A contributed paper to the integration between air and railway transport)

Doprava, Praha: Centrum dopravního výzkumu, 2001, Vol. 43, N. 2, p. 20-23 ISSN: 0012-5520

CD

➤ Bina, Ladislav

Rychlodráha Praha – Kladno

(A rapid transit Prague – Kladno)

Logistika, Praha: Economia, 1999, Vol. 5, N. 4, p. 25-26

CD

➤ Dolezal, Ivan

Napojeni letiste Praha - Ruzyne na zeleznicni trat Praha – Kladno

(The connection of the Praha Ruzyne airport with the rail line Praha – Kladno)

Doprava, Praha: Centrum dopravního výzkumu, 1999, Vol. 41, N. 4, p. 15-18 ISSN: 0012-5520

CD

2.4 Denmark / Danemark / Dänemark

➤ Øresund Rail Link Beats Passenger Targets

(IRJ International Railway Journal, 2001, Nr. 10, S. 31-32) englisch

Die 15,8 km lange Brücke-/Straßen-Verbindung über den Öresund, die am 01.07.2000 eröffnet wurde, wird von den Dänischen Staatsbahnen (DSB) und den Schwedischen Staatsbahnen (SJ) gemeinsam betrieben. Im ersten Betriebsjahr wurde mit 3 Mio Bahnreisenden gerechnet. Genutzt wurde sie aber von 5 Mio Bahnreisenden; ein weiterer Anstieg zeichnet sich ab. Dieser Erfolg wurde trotz einiger Probleme erzielt, die im Beitrag näher erläutert werden. So mußte an der Nahtstelle der unterschiedlichen Sicherungstechnik beider Bahnen die Geschwindigkeit von 180 km/h auf 130 km/h reduziert werden. Probleme gab es ebenfalls im Flughafen-Zubringerverkehr nach Kopenhagen. Die ungünstige Linienführung in Malmö soll bis 2008 durch einen Citytunnel beseitigt werden, wodurch der bisherige Kopfbahnhof Malmö Central in einen Durchgangsbahnhof umgestaltet wird.

DB AG, I0132048

➤ Royal opening for Copenhagen air link

(International Railway Journal, New York, Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 38, N. 10, October 1998, P. 65-66, ISSN 0744-5326) EN

Copenhagen 's new rail/air link enables passengers to travel from the centre to the expanded international airport at Kastrup on the island of Amager in only 10 minutes.

CP / SNCF AIRS25124

2.5 France / Frankreich

➤ MIGNAUW, Thierry

Le moyen de résoudre le problème de la desserte de CDG par le transport public

(Transports, Paris: Editions Techniques et Economiques, Vol. 47, N. 412, mars-avril 2002, P. 101-105, ISSN 0564-1373) FR

Le projet CDG Express vise à établir entre l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et la capitale un lien fixe ferroviaire permettant d'établir un service direct en un quart d'heure à grande fréquence. Il sera établi sur le même modèle que ce qui est réalisé à Londres, à Hong-Kong, à Kuala-Lumpur ou à Stockholm. Les attributs de qualité du service offert doivent permettre de doubler la part du transport ferroviaire dans la desserte de Roissy, part qui ne s'établit qu'à moins de 20% aujourd'hui. Au plan des infrastructures CDG Express reliera la gare de l'Est à la gare de TGV de CDG en empruntant sur 9 km la ligne actuelle de Paris à Noisy, puis par un tunnel à créer de 11 km pour relier le Sud de l'aéroport. Son financement devrait être assuré par ses usagers, l'Etat français ne souhaitant pas subventionner ce service.

"Charles-de-Gaulles-Express" heißt die Formel für den angestrebten Anschluss des drittgrößten europäischen Flughafens an Paris mit Hilfe öffentlicher Verkehrsmittel. Damit soll er auch den Beinamen "schwarzer Punkt" im Pariser Becken abgeben, der ihm wegen der ungenügenden Anbindung anhängt. Bei der Planung in den 70iger Jahren wurde eine Schienenverbindung zur Hauptstadt nicht berücksichtigt. Die Mehrzahl der Transporte von und zum Flughafen wird über die Straße abgewickelt, was weder zeit- noch umweltschonend ist. Beispiele für moderne Schienenanbindungen bestehen bereits bei den Flughäfen in London, Kuala-lumpur, Hongkong und Stockholm. Dank einer Schnellbahn vom Flughafen nach Paris Est - 15 Minuten Fahrzeit für die 20 km lange Strecke im Viertelstundentakt - sollte die doppelte Anzahl Reisender erfasst werden können. Der derzeitige Zustand besteht in einer Stichbahn innerhalb des Pariser U-Bahnnetzes, mit einem komplizierten Tarifsysteem und Zugangskontrollen, ohne dass Rücksicht auf die besonderen Bedürfnisse der Kunden genommen wird. Es soll für die neu vorgesehene Strecke, die einen 11 km langen Tunnel beinhaltet, eine selbsttragende Finanzierung gefunden werden.

CP / DB AG, I0234515 / **UITP / SNCF** FER038352

➤ TRORIAL, Jacques

Priorité au ferroviaire, les raisons d'un choix

(Transports, Paris: Editions Techniques et Economiques, Vol. 47, N. 412, mars-avril 2002, P. 106-107, ISSN 0564-1373) FR

Le 18 janvier 2001, le Conseil économique et social de la Région Ile-de-France s'est saisi de la question des liaisons rapides entre le centre de Paris et la plate-forme aéroportuaire de Roissy. En examinant les avantages et inconvénients des deux projets en présence, l'un routier Roissy taxis et transports en commun (Roissy TTC), l'autre ferroviaire CDG express, le Conseil a donné la préférence au second pour plusieurs raisons. C'est la formule des "Airport Express ferroviaires" qui tend à se généraliser dans le monde, c'est dans le droit fil du plan de déplacements urbains, l'exploitation présente moins d'aléas et la jonction est ainsi assurée avec l'ensemble du réseau des transports régionaux et du TGV. Un aménagement exemplaire des terminaux aux deux extrémités de la ligne Gare de l'Est et Aéroport Charles de Gaulle (CDG) explique les conditions de la réussite.

CP / SNCF FER038354

➤ VIENNET R.

Roissy : un aéroport qui joue la carte de la multimodalité.

(Transport public, n° 1011, février 2002, pp. 14-20, phot. coul.)

Grâce au Val, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle disposera enfin en 2005 d'un système de transport interne digne de son statut de 9ème aéroport du monde. Cet article fait le point sur un véritable réseau interne qui est projeté pour répondre aux besoins de déplacements de 48 millions de passagers par an, plusieurs millions de visiteurs et d'accompagnateurs et 60 000 salariés de la plate-forme. Par ailleurs, CDG express, le projet de liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport, approuvé en 2000 par le ministère des transports, devrait être mis en service en 2008.

SNCF FER037757

➤ Weibel, P.

La bimodalité air/fer

Combined rail + air services

Das bimodale Angebot "TGV AIR"

(Rail International, Bruxelles: AICCF, Vol.33, 2002-01, P.23-28)FR-EN-DE

L'article présente l'offre du produit de la SNCF, TGV AIR qui facilite l'interconnexion air/fer pour les voyageurs et leurs bagages, son utilisation et mode d'obtention ainsi que les avantages de ce produit bimodal du point de vue de la SNCF, des entreprises aériennes et des clients.

In Zukunft schließen SNCF und Fluggesellschaften Partnerschaftsverträge ab, damit bestimmte TGV-Züge die Anschlussverbindungen an internationale Flüge sicherstellen können. Das bimodale Produkt, das daraus entsteht, wird unter der Bezeichnung "TGV AIR" vermarktet. Im Beitrag wird der bimodale Partnerschaftsvertrag zwischen der SNCF und einer Fluggesellschaft erläutert. Außerdem wird der Ablauf einer bimodalen Reise geschildert, es werden die Vorteile des bimodalen Produkts vorgestellt und die Wege zum Erfolg beschrieben

CP / DB AG, I0233693 / **UIC** 10119

➤ Poingt, M-H.

De l'avion au train : le rôle clé de la SNCF

(Vie du Rail et des transports (La), Paris Cedex 09: La Vie du Rail, N.2817, 2001-10-17, P.20-21, ISSN 0042-5478)FR

Quel que soit son site, le 3ème aéroport sera très loin de Paris. Il lui faudra donc une liaison rapide avec la capitale. 60pc des passagers des avions devront prendre le train soit près de 25 millions de personnes à l'horizon 2030. Le choix du site sera déterminant pour la SNCF qui assurera la liaison. Mais qui paiera ? L'article décrit les différents projets en cours d'étude.

UIC 9593 / **SNCB** REFFR: 34955

➤ Pepy, G.

Les partenariats aériens et ferroviaires : enjeux et perspectives

(Transports, Paris: Editions techniques et économiques, N.406, 2001-03, P.117-127, ISSN 0564-1373)FR

Cet article reprend une conférence prononcée par l'auteur le 18 avril 2000 au Cercle des Transports, suivie du débat qu'elle a suscité.

UIC 9275 / **SNCB** REFFR 34430

➤ Leboeuf, M.

Rail links with the Roissy - Charles-de-Gaulle Airport hub : Paris airport joins the railway race

La desserte ferroviaire de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle : l'ère des trains à Roissy

Die Bahnanbindung des Flughafen Roissy - Charles-de-Gaulle : Das Zeitalter der Züge in Roissy

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.3, 2001-03, P.8-13)FRENDE

En France, le basculement de la concurrence entre les transports ferroviaire et aérien vers la complémentarité s'est avéré, de part et d'autre, être un succès. Au travers le l'histoire de la desserte de l'aéroport de Roissy, l'auteur dresse un bilan des relations entre le train et l'avion au cours des trente dernières années.

SNCF REFFR 34215 / **UIC** 6165 / **UITP** / **SNCF** FER034992

➤ Lomazzi, M.

CDG Express, Paris Roissy en 20 minutes

(LA VIE DU RAIL ET DES TRANSPORTS EDITION PROFESSIONNELLE N°161, 20 décembre 2000, p 32-37, photo, carte) FRANCAIS

Pour relier l'aéroport de Roissy très rapidement, un projet de navettes ferroviaires gérées par la SNCF est à l'étude. De son côté, la RATP propose une solution routière en partie souterraine .

RATP / SNCF FER034255

➤ ALLEN, Roy

French connection

(Passenger Terminal World, Dorking; UIP, UK & International Press, January 2000, P. 18-26, ISSN 1362-0770) EN

France's airports are moving ever closer to becoming part of an integrated transport system, with the TGV rail network at his heart

CP

➤ PERROD, Pierre

Un enjeu majeur pour l'avenir : la desserte des terminaux internationaux (ports et aéroports)

(Transports, Paris: Editions Techniques et Economiques, Vol. 44, N. 398, novembre-décembre 1999, P. 379-387, ISSN 0564-1373) FR

La mondialisation et la mise en oeuvre progressive du Marché Unique ainsi que l'élévation du niveau de vie renforcent encore, si besoin en était, l'importance des relations internationales aussi bien en matière de transports de voyageurs que de marchandises. Les ports et les aéroports sont plus que jamais des éléments décisifs du développement à l'échelle des pays. Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, la France a des atouts certains qu'elle doit utiliser au mieux en permettant à ces points nodaux d'irriguer l'ensemble des territoires concernés. Une desserte locale, régionale et même continentale de grande qualité de ces portes ouvertes sur le monde, est une condition nécessaire pour qu'elle puisse jouer le rôle qui leur est assigné. Constatant les insuffisances du dispositif français par rapport à nos concurrents étrangers, le Conseil National des Transports s'est saisi de ces questions : Jean Chabrierie a ainsi préparé un rapport sur les ports qui a débouché sur des propositions précises concernant les divers modes de transport et la chaîne intermodale ; parallèlement Thierry Lehuero-Kérisel a traité de la desserte des aéroports internationaux. Cet article vise à présenter ces travaux tout en donnant certaines appréciations sur ces importants problèmes



CP

➤ LEHUEROU KERISEL T.

La desserte terrestre des aéroports français.

(CNT, octobre 1999, 1 vol., 30x21 cm, 40 p., fig., cart. 87R006)

Le rapport sur la desserte terrestre des aéroports français analyse la structure de ce trafic aéroportuaire. Dans les domaines voyageurs, fret, temps d'approche des comparaisons sont établies avec les grands aéroports mondiaux. La situation de Roissy est examinée et une liaison spécifique avec la Gare de l'Est est évoquée. Le cas d'autres plates-formes et de certains projets est aussi abordé (Orly, Beauvilliers, Vatry, Nice, ...). Des recommandations sont formulées qui prônent une bonne coordination intermodale dans les transports à destination des aérogares. Le CNT appuie ces orientations en souhaitant que les schémas multimodaux de services collectifs et les schémas de transport tiennent compte de l'objectif aéroportuaire.

SNCF FER031122

➤ MENERAULT P. ; STRANSKY V.

La face cachée de l'intermodalité. Essai de représentation appliquée au couple TGV/air dans la desserte de Lille.

Cahiers scientifiques du transport, n° 35/1999, 1999, pp. 29-53, 7 fig., bibliogr.

L'accumulation d'infrastructures de transport, notamment aéroportuaires, est souvent perçue comme un instrument de qualification des villes dans la hiérarchie urbaine. Dans cette logique, la dimension intermodale des réseaux ferroviaire et aérien, lorsqu'elle n'est pas ignorée, fait l'objet d'analyses à caractère normatif (distinction entre "bons" et "mauvais" sites d'interconnexion). Cet article s'attache à montrer une autre représentation de l'intermodalité, plus sensible à la valorisation des potentialités des réseaux existants qu'à la réalisation de nouveaux équipements. L'analyse du cas lillois montre que la transformation des relations espace/temps entre Lille et Roissy, due à l'évolution du système TGV (liaison, temps, fréquences), amène à renouveler la question de l'accessibilité en faisant de Roissy, pour des destinations nationales, un "second aéroport lillois". Des mesures simples et peu coûteuses, destinées à faciliter la correspondance TGV/air, valoriseraient le potentiel existant : ainsi, 3 TGV supplémentaires s'arrêtant à Roissy permettraient de doubler l'offre intermodale au départ de Lille.

SNCF FER032808

➤ GRASSART, Pascal

Orly-Roissy en TGV?

(La Vie du Rail et des Transports, Paris: La Vie du Rail, N. 2699, 2 juin 1999, P. 4-6, ISSN 0042-5478) FR

Moins de 30 minutes pour relier Orly à Roissy en TGV, c'est l'une des propositions de Jean-Claude Gayssot pour renforcer la synergie entre les deux aéroports. Un gain de temps appréciable, même si le trajet comporte un changement à Rungis, où les passagers emprunteraient Orlyval

CP / RATP

➤ Duret, E.

TGV/Aeroplane intermodality : from infrastructure complementarity to service integration

L'intermodalité TGV/avion : de la complémentarité des infrastructures à l'intégration des services

Intermodaler Verkehr TGV - Flugzeug : von der Komplementarität der Infrastrukturen zur Integration der Dienstleistungen

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.188-190) FR-EN-DE

En France, la collaboration entre la SNCF et Aéroports de Paris (ADP) s'est progressivement développée avec la construction de la gare TGV au cœur de l'aérogare n°2 de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Cette intervention fait partie de la session 10 du congrès Eurailspeed 1998 "La grande vitesse et l'avion".

CP / UIC 7678

➤ Rochet, P-L.

The TGV and air transport : complementarity or competition?

Le TGV et le transport aérien : complémentarité ou concurrence?

TGV und Flugzeug : Komplementarität oder Wettbewerb?

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.09-10, 1998-09, P.191-192) FR-EN-DE

Lorsque le train et l'avion sont en concurrence, le choix modal s'effectue en fonction de deux paramètres : la durée et le coût du voyage. Cette intervention fait partie de la session 10 du congrès Eurailspeed 1998 "La grande vitesse et l'avion".

CP / UIC 7679

➤ Bory, M-P.

Air-rail intermodality : Optimizing airport capacity

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.19, 1999-03, P.28-29)EN

L'état de saturation progressive constatée dans la plupart des grands aéroports européens rend nécessaire le transfert rapide des passagers aériens vers le rail. C'est d'une importance stratégique pour les autorités aéroportuaires afin de dégager des créneaux aériens qui se font de plus en plus rares. La gare de TGV Roissy - Charles de Gaulle, ouverte en 1994, a été conçue comme un outil de gestion de la capacité de l'aéroport par les Aéroports de Paris.

UIC 7552

2.6 Germany / Allemagne / Deutschland

➤ Lindlar, Hans-Gerd;

Machbarkeitsstudie für Metrorapid Rhein-Ruhr und Transrapid München

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2002, Nr. 5, S. 285-295) deutsch

Auf der Basis der Ergebnisse aus einer Vorstudie wurde am 27.10.2000 entschieden, die beiden Strecken München Hbf-München Flughafen und Düsseldorf Hbf-Dortmund Hbf (optional bis Dortmund Flughafen) in einer vertieften Machbarkeitsstudie mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie zu betrachten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) erteilte am 19.01.2001 einen entsprechenden Auftrag an die Planungsgemeinschaft Metrorapid - Transrapid, der von den Ländern Bayern und Nordrhein-Westfalen finanziell unterstützt wurde. Die umfangreiche Machbarkeitsstudie zum Einsatz der Zukunftstechnik Magnetschnellbahn auf kommerziellen Anwendungstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen ist auf lebhaftes Interesse gestoßen. Der Beitrag informiert über die Gründe für eine Verbesserung des Verkehrsangebots bei der Flughafenanbindung in München und des Regionalverkehrs im Rhein-Ruhr-Korridor, über die Untersuchungsmethode und die vielfältigen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie einschließlich der Bewertung.

DB AG, I0233972

➤ Pousttchi, P. et Herrmann, A.

Kompetenzorientiertes strategisches Management intermodaler Verkehrsdienstleistungen

(Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf: J. Fischer, Vol.73, N.2, 2002, P.114-131)DE

Le projet AIRail établi par la Deutsche Bahn AG, la Deutsche Lufthansa AG et l'aéroport de Francfort sur Main AG va offrir un service intermodal destiné aux aéroports de Stuttgart et de Francfort. L'intermodalité pour le train et l'avion doit garantir une liaison facile entre les deux systèmes de transport. Les problèmes principaux qui doivent être résolus concernent la réduction du temps de voyage pour les clients, une vérification pratique des bagages jusqu'à leur destination finale et des systèmes communs en matière de billetterie, de réservation ainsi que d'information des voyageurs chez l'ensemble des partenaires du projet. Les moyens financiers et organisationnel mis en place sont présentés.

UIC 10722

➤ TREFZGER, Enno

Tough times

(Passenger Terminal World, Dorking; UIP, UK & International Press, March 2002, P. 30-40, ISSN 1362-0770) EN

Despite air passenger volumes falling in the wake of 11 September and general economic malaise, German airports are pressing ahead with expansion and development plans in the hope of a full recovery... Three leading German transport companies - Fraport (Frankfurt Airport), Lufthansa and Deutsche Bahn - have teamed up to launch a pioneering new seamless travel service called AIRail. In the ongoing test phase, Lufthansa passengers can use high-speed rail transport to Frankfurt Airport where they transfer to their flights ... The article refers also to other German airport rail links and the possibility of check-in at railway stations

CP



- Witt, Michael; Mixa, Andreas; Herzberg, Stefan;
Die Magnetbahn wird zur Anwendung gebracht
(EI - Der Eisenbahningenieur, 2002, Nr. 2, S. 10-14) deutsch

Am 5. Februar 2000 haben Bundesregierung, DB AG und beteiligte Industrievertreter gemeinsam beschlossen, zum Einen die abgeschlossenen Planungen der Magnetschnellbahnstrecke Berlin - Hamburg nicht in die Realisierungsphase zu bringen sowie zweitens die Magnetschwebetechnik in Deutschland mit Zielstellung auf regionale Anwendungen und Anbindungen von Flughäfen weiter zu entwickeln. Unter diesen Vorgaben ergaben sich anfänglich fünf Anwendungsstrecken, von denen derzeit die Städteverbindung Düsseldorf - Dortmund sowie die Flughafenanbindung München vertieft untersucht werden. Die Ergebnisse dieser Voruntersuchungen wurden im Oktober 2001 im Rahmen der "1. Dresdner Fachtagung Transrapid" vorgestellt. Der Beitrag fasst u. a. die bisherige Entwicklung der Magnetschwebetechnik, die geplanten Programme sowie Details zu den internationalen Kooperationen zusammen.

DB AG, I0232926

- **DB joins the 300 km/h club**

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 158, N. 1, January 2002, P. 30, ISSN 0373-5346) EN

Trial running at up to 330 km/h starts on German Railway's Neubaustrecke between Köln and Frankfurt. In 2003 DB will open the 15 km loop to Köln-Bonn airport.

Cet article présente l'état d'avancement du projet de ligne à grande vitesse entre Cologne et Francfort. Un prolongement assurera la desserte de l'aéroport de Cologne/Bonn. Les trois types de traverses utilisés pour la construction sont évoqués. Fin 2002, devrait intervenir le lancement commercial. L'enveloppe du projet, initialement limitée à moins de 4 milliards d'euros, devrait finalement représenter près de 5,5 milliards d'euros.

CP / SNCF FER037309

- Hettwer, J. et Kühnert, H. et Lück, M. et al.

Die Eisenbahnanbindung des Flughafens Dresden

(Eisenbahningenieur (Der), Hamburg: Tetzlaff, Vol.52, N.11, 2001-11, P.5-18, ISSN 0013-2810)DE

Le 25 mars 2001, la liaison rail - aéroport de Dresde a été mise en service en même temps que les installations du terminal, après 4 ans de planification et de travaux. Depuis ce jour, des autorails diesel modernes de la série 642 de la DB Regio AG assurent un service cadencé dense sur la ligne assainie ou reconstruite entre Dresde - Neustadt et la gare souterraine de l'aéroport. De cette façon, un problème de trafic urgent dans la capitale de la Saxe a pu être résolu de manière pertinente et non polluante.

Am 25. März 2001 erfolgte nach vierjähriger Planungs- und Bauzeit die Inbetriebnahme der Eisenbahnanbindung des Flughafens Dresden gemeinsam mit dessen neuen Abfertigungsanlagen. Von diesem Zeitpunkt an verkehren moderne Dieseltriebwagen der BR 642 der DB Regio AG in dichter Taktfolge über teils sanierte, teils neugebaute Gleisanlagen von Dresden-Neustadt direkt zum unterirdischen Bahnhof am Flughafenterminal. Damit wurde ein dringendes Verkehrsproblem in der sächsischen Landeshauptstadt einer umweltfreundlichen und sinnvollen Lösung zugeführt. Im Beitrag werden bauliche, technische und historische Aspekte sowie Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft im Zusammenhang mit dem Projekt Eisenbahnanbindung Flughafen Dresden vorgestellt.

DB AG, I0131996 / **UIC** 9649 / **UITP** / **SNCF** FER036893

Dickhut, Klaus;

Schienenanbindung des Flughafens Köln/Bonn

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2001, Nr. 10, S. 594-601) deutsch

Mit der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an das Hochgeschwindigkeits- und das regionale S-Bahn-Netz werden mehrere gewichtige verkehrs- und raumpolitische Ziele verfolgt. Dem entsprechen das gewählte Bogen-Sehne-Konzept für Streckeneinbindungen und Trassierung sowie die Auslegung des Flughafenbahnhofs. Zusammen mit lokalen Rahmenbedingungen folgen hieraus spezielle Aufgabenstellungen für Ingenieurbau und Betriebsführung. Das derzeitige Betriebskonzept sieht vor, dass je Richtung stündlich zwei ICE-Züge und drei S-Bahnzüge den Flughafenbahnhof ansteuern. So können zahlreiche innerdeutsche und innereuropäische Zubringer- und Kurzstreckenflüge künftig auf die ökonomisch wie ökologisch zu favorisierende Schiene verlagert werden. Der Beitrag berichtet über die Planungshistorie, über die Bauwerke der neuen Strecke wie Bahnhofs- und Flughafentunnel sowie Eisenbahn- und Straßenbahnüberführungen, über Signaltechnik, Landschaftspflege und Schallschutz. Ziel ist es die Bauarbeiten zum Jahresende 2003/2004 abzuschließen.

La desserte ferrée de l'aéroport de Cologne/Bonn comportera une ligne de 15 kilomètres, plus du tiers étant en ouvrage souterrain. Elle représentera un investissement de cinq cent millions d'euros et entrera en service en 2004.

DB AG, I0131582 / **SNCF** REFFR: 34939 / **SNCF** FER036722

➤ Joost, Helmut;

Flughafen-S-Bahn Hamburg im Bau

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2001, Nr. 10, S. 583-584, 586, 588-592) deutsch

Das stark ansteigende Fluggastaufkommen und zunehmende Beschäftigungszahlen am Flughafen Hamburg gaben Veranlassung, Alternativen für eine Schienenanbindung zu untersuchen. Senat und Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg haben sich für eine am S-Bahnhof Ohlsdorf abzweigende, 3 km lange Flughafen-S-Bahn entschieden. Der Beitrag gibt einen Überblick über die Einbindung der Neubaustrecke in das Hamburger Schnellbahnnetz, das künftige Leistungsangebot für die Kunden, die Trassenführung, die erforderlichen Baumaßnahmen für diese Tunnelbahn sowie Kosten und Termine. Die Inbetriebnahme der Flughafen-S-Bahn Hamburg ist für Ende 2005 geplant, etwa zeitgleich mit der Fertigstellung der Flughafenneubauten des Terminals 2. Sämtliche Bauarbeiten sollten dann Ende des Jahres 2007 abgeschlossen sein.

L'article présente les particularités d'insertion de la desserte ferroviaire, en construction jusqu'en 2005, pour l'aéroport de Hambourg. Un embranchement spécifique de trois kilomètres, comportant un tunnel à double section et une gare souterraine, a été prévu.

DB AG, I0131579 / **SNCF** FER036722

➤ Andersen, Sven;

Künftige Bedienung von Wiesbaden, Mainz und Frankfurt-Flughafen - Neubaustreckenführungen im Grossraum Frankfurt (M)

(Eisenbahn-Revue international, 2001, Nr. 6, S. 278-282) deutsch

Die Fertigstellung der im Bau befindlichen Neubaustrecke (NBS) Köln-Rhein/Main sowie eine Realisierung der noch im Vorplanungsstadium befindlichen NBS aus dem Raum Rhein/Main in den Raum Rhein/Neckar werden die Fernverkehrsbedienung in diesem Bereich nachhaltig beeinflussen. Im Beitrag wird die Führung des Fernverkehrs im Knotenbereich Frankfurt am Main untersucht und werden sinnvolle Infrastrukturergänzungen aufgezeigt. Ferner werden die betrieblichen Bedingungen für einen besseren Anschluss der Städte Wiesbaden und Mainz zum Flughafenfernbahnhof diskutiert und an Hand eines diesbezüglichen Bedienungskonzeptes die dazu notwendigen Infrastrukturergänzungen aufgezeigt. Schließlich folgen Überlegungen für eine zweckmäßige Einführung einer NBS Rhein/Main -Rhein/Neckar.

DB AG, I0131050

➤ Hascher, M. et Zeilinger, S.

Transrapid urban ?

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.53, N.9, 2001-09, P.426-427, ISSN 0020-9511)DE

L'article présente l'un des deux projets de liaison entre l'aéroport de Munich et le centre ville. Le système de transport décrit est basé sur la technique de voie magnétique (sustentation magnétique). Sont présentés les avantages et les réflexions techniques menés autour de ce projet.

Die Anbindung des Münchner Flughafens an das Stadtzentrum mittels einer Magnetbahnstrecke ist eines von zwei Projekten für Transrapid-Referenzstrecken, die innerhalb der großstädtischen Verkehrsverbünde bleiben. Die Planungen hierzu bedürfen im Vorfeld in vielfältiger Weise nüchternen Betrachtungen und Urteile. Im Beitrag wollen die Autoren auf historische Parallelen und Phänomene aufmerksam machen, die aus Sicht der Verkehrsgeschichte in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen.

DB AG, I0131751 / **UIC** 9525

➤ Egerer, A. et Graichen, R.

Konzept und Projekte der Integration von Bahn und Flugverkehr in NRW

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, Vol.53, N.4, 2001-04, P.146-150, ISSN 0020-9511)DE

A la suite de la construction du nouvel aérogare excentré de l'aéroport de Düsseldorf, la DB AG a eu l'idée de relier directement par train les aéroports des grandes villes de la Rhénanie-Westphalie. L'article décrit les capacités existantes en infrastructure, les avantages et les différents projets proposés pour différents aéroports : Düsseldorf et Cologne notamment.

In den nächsten zehn bis 15 Jahren wird mit einer weiteren Verdopplung des Luftverkehrsaufkommens gerechnet. Gleichzeitig ist mit einer Zunahme der Verkehre von und zu den Standorten der Flughäfen zu rechnen. Die Deutsche Bahn AG begegnet diesen Anforderungen in Nordrhein-Westfalen mit der Ergänzung ihrer Infrastruktur und mit neuen Linienkonzepten, die eine umsteigefreie Anbindung nahezu aller Großstädte und vieler weiterer Städte mit attraktiven Fahrzeiten an die Flughäfen vorsehen. Ermöglicht wird dieses durch neue Bahnhöfe und Strecken, wie den am 28. Mai 2000 in Betrieb gegangenen "Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen" und den Ende 2003 im Rahmen der Neubaustrecke Köln - Rhein/Main zu eröffnenden Flughafenbahnhof Köln/Bonn. Der Beitrag beschreibt neben der allgemeinen Situation der deutschen Verkehrsflughäfen und der Bedeutung der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen das Konzept der Deutschen Bahn AG zur Integration von Bahn und Flugverkehr in Nordrhein-Westfalen. Ausserdem gehen die Autoren auf den Beitrag der Flughafenanbindung zu Wirtschaftswachstum und Umweltschutz ein.

DB AG, I0131558 / **UIC** 9245

➤ Hanke, Wolfgang;

Im Zug zum Flug? Zusatz: Kooperation birgt Chancen und Risiken

(Eisenbahn Magazin, 2001, Nr. 4, S. 15-17) deutsch

Der Schienenverkehr macht einerseits dem Luftverkehr in einem bestimmten Entfernungsbereich Konkurrenz, andererseits kann er aber auch arbeitsteilig eine Zubringerfunktion über kurze Strecken zu den großen Drehkreuzen des Flugverkehrs übernehmen. In einer ersten Phase der Vernetzung von Zug und Flug haben sich die DB AG und die Lufthansa zusammengeschlossen: AIRail heißt die neue Kooperation, die am 1. März der Presse in der DB-Lounge des Frankfurter Flughafens stolz präsentiert wurde. Sieben AIRail-Zugpaare verkehren zwischen Stuttgart und Frankfurt in nur 73 Minuten. Diese neue Allianz zwischen DB AG und Lufthansa ist Anlass für eine kritische Bestandsaufnahme: Welche Möglichkeiten bieten sich der Bahn als Zubringer zum Flugverkehr und sind die großen Airports, wie z.B. Düsseldorf, Frankfurt, Köln/Bonn, München, überhaupt "fernbahntauglich"?

DB AG, I0131141



➤ Lück, M. et Hettwer, J. et Schwenzer, E.

Eisenbahnanbindung des Flughafens Dresden

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, Darmstadt: Hestra, N.50, 2001-03, P.122-130, ISSN 0013-2845)DE

En mars 2001, l'Etat libre de Saxe a une liaison ferroviaire avec l'aéroport de Dresde. L'article décrit le projet d'infrastructure de cette ligne aéroportuaire et sa construction en seulement 3 ans et demi.

Im März 2001 erhält der Freistaat Sachsen eine Eisenbahnverbindung zum Flughafen Dresden. Der Beitrag beschreibt die Infrastruktur der in dreieinhalb Jahren geplanten und gebauten Flughafenanbindung, darunter insbesondere die Baumaßnahmen und die Technische Ausrüstung der Strecke. Die Flughafenanbindung vom Bahnhof Dresden Hbf bis Bahnhof Dresden Flughafen ist insgesamt 14,3 km lang. Sie nutzt die zweigleisige Strecke Görlitz - Dresden, ein saniertes einglisiges Teilstück der Zweigbahn und eine Neubaustrecke.

DB AG, I0130066 / UIC 9170

➤ Andersen, Sven

Planung und Realität des neuen Flughafen-Fernbahnhofs in Düsseldorf

(Eisenbahn-Revue international : 2001, N. 3, P. 137-139, deutsch)

Im Sommer 2000 wurde der neue Flughafen-Fernbahnhof Düsseldorf in Betrieb genommen. Der Bahnhofsbereich der Ferngleise wird betrieblich als Bahnhof, der Bahnhofsbereich der Orts- und S-Bahngleise betrieblich als Haltepunkt betrieben. Neben den Fernzügen und den S-Bahnen halten zusätzlich auch Regionalzüge in dem Fernbahnhof. Die maximale Zahl der Züge des Fern- und Regionalverkehrs, die während einer Hauptverkehrszeit im Flughafen-Fernbahnhof halten, ist erreicht. Ein Stadium der Inbetriebnahme ist erreicht, bei der eine kritische Bestandsaufnahme erforderlich ist. Der Autor kommt zu dem Schluss, dass die Planung aus betrieblicher Sicht für den Bereich der Ferngleise als eine Fehlplanung und für den Bereich der Orts- und S-Bahngleise als eine halbe Planung anzusehen sei.

DB AG, I0130003

➤ Petersen, Hans-Jürgen; Klein, Stephan;

Neue Kabinenbahn in Düsseldorf

(Der Nahverkehr, 2001, Nr. 3, S. 13-20) deutsch

Bereits Anfang der 90er Jahre, also zeitgleich mit der Entscheidung zum Bau eines neuen IC-Bahnhofes am Flughafen Düsseldorf, entstand die Idee, diesen mit einer automatisch betriebenen Kabinenbahn an den Flughafen anzubinden. Mittlerweile laufen die Aktivitäten zur Inbetriebsetzung und Nachweisführung für die Zulassung. Die Aufnahme des Personenverkehrs ist für Juni 2002 geplant. Alle Komponenten (Betriebskonzept, Automatisierungssystem, technische Ausrüstung und Streckenführung) der etwa 2,5 km langen doppelspurigen Strecke werden beschrieben

DB AG, I0130223 / UITP

Lauterbach, Edmund;

Buhlen um Zuschüsse: Transrapid für München? Zusatz: **Eine schnelle Bahn wäre besser und billiger**

(Pro Bahn Zeitung, 2001, Nr. 1, S. 36-41) deutsch

Seit dem Scheitern der Tranrapid-Strecke Hamburg - München, gibt es Vorschläge für eine Transrapid-Verbindung zwischen München und seinem Flughafen. Der Freistaat Bayern sieht vor allem die Möglichkeit, Fördermittel des Bundes in die Region zu holen. Der Münchner Flughafen liegt etwa 35 km von der Innenstadt entfernt und ist über eine Autobahn und zwei S-Bahn-Strecken zu erreichen. Die Probleme des S-Bahn-Netzes in München wirken sich auch auf die beiden Flughafenstrecken aus. Für den Transrapid zum Münchner Flughafen gibt es zwei Vorschläge: die Westtrasse und die Osttrasse. Der Beitrag diskutiert die Kosten des möglichen Projekts, dessen Wirtschaftlichkeit, die Begründung für eine Magnetbahn, die Probleme und die Alternativen zu einer Magnetschnellbahn.

DB AG, I0130039

➤ **Fernbahnhof Flughafen Frankfurt/Main**

(Tiefbau, 2000, Nr. 3, S. 128-135) deutsch

Am ICE-Fernbahnhof Flughafen Frankfurt/main sollen die Fluggäste bequem vom Flugzeug auf die Bahn umsteigen können. Unter einer 650 m langen Betonplatte in etwa 13 m Höhe liegen die Bahngleise. Diese Betonplatte stellt die Aufstandsfläche für die geplante 5-8-stöckige Überbauung mit Büros, Geschäften, Hotels und Medical Care-Einrichtungen dar. Über der Bahnhofshalle wölbt sich eine 135 m lange ellipsenförmige Glaskuppel. Sie ist ebenso Blickfang der Anlage, wie die 110 m lange und 80 m breite Halle über die Autobahn als Übergangsbereich zwischen Bahnhof und Flughafenterminal. Aufgrund der besonderen Lage des Bahnhofes waren zur Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz weitere Ingenieurbauten und Infrastrukturmaßnahmen, neben dem Bau des Fernbahnhofes einschließlich Ober- und Gleisbau und dem Verbindungsbauwerk, erforderlich. Dazu zählen u.a. eine Hochstraße, eine Eisenbahnüberführung sowie drei weitere Spannbetonbrücken. Die DB AG hat den Auftrag zur Bauausführung an die Firmen Bilfinger + Berger und Wayss & Freytag vergeben. Mit den Arbeiten wurde im September 1996 begonnen. Im Beitrag wird die Konstruktion des eigentlichen Fernbahnhofes und des Übergabebauwerkes geschildert.

DB AG, I0028459

➤ **Fernbahnhof Frankfurt - Flughafen eröffnet**

(Eisenbahn Revue International. - Luzern. - (1999) 7-8, S.330-331, Fig., Tab.)

CFF 002583539

➤ Payne, R.

Frankfurt Airport : Pionnierung intermodal air-rail developments

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.19, 1999-03, P.31-35)EN

Inaugurée en 1972, la gare de l'aéroport de Francfort a longtemps été desservie par une ligne de banlieue. Actuellement la gare dessert de nombreuses villes d'Allemagne par des liaisons interurbaines et au printemps 1999 une nouvelle gare sera mise en service pour accueillir les trains à grande vitesse ICE.

Als der neue Frankfurter Flughafen 1972 in Betrieb ging, war er vom ersten Tag an über Vorortzüge mit dem Hauptbahnhof verbunden. Heute fahren täglich 200 S-Bahnen und Intercity-Züge vom Flughafen direkt in viele Städte des In- und Auslandes. Im Mai 1999 kommt im Zuge der Neubaustrecke Frankfurt-Köln ein neuer ICE-Bahnhof hinzu. Die Frankfurter Flughafengesellschaft will den Flughafen langfristig zu einem Zentrum für alle Verkehrsträger ausbauen. Frankfurt hat dazu eine ideale Lage in der Mitte des erweiterten Europa und mit direktem Zugang zu allen Verkehrsträgern.

DB AG, I9925448 / **UIC** 7553



➤ Jung, V.

Anbindung von Flughäfen an Eisenbahn-Fernstrecken

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehr, VOL.51, N.3, 1999-03, P.66-70, ISSN 0020-9511)DE

Dans le cadre du projet de coopération entre le transport ferroviaire et le transport aérien, certaines lignes ICE devraient être connectées aux aéroports. Ainsi, les passagers pourraient effectuer leurs changements sans qu'il soit question de navettes.

Die vorbildliche Anbindung des Niederländischen Eisenbahn-Netzes sollte auch bei deutschen Flughäfen beispielgebend wirken wie im Fall des Flughafens Schiphol. Doch nicht immer lassen sich Eisenbahn-Fernstrecken so günstig an die Flughäfen anbinden. Meist müssen mit recht hohen Kosten unterirdische Fernbahnhöfe gebaut werden. Eine Alternative wäre ein oberirdischer Verknüpfungsbahnhof in der Nähe eines Flughafens mit S-Bahn-Anschluß am gleichen Bahnsteig. Parallel zu Rolltreppen an den Flughafen-Bahnhöfen sollten Aufzüge für kofferrollende Fluggäste, für Kinderwagen und Rollstühle installiert werden.

DB AG, I9923256 / **UIC** 7392 / **CFF** 002583180

➤ Hofelich, Markus;

Von der Schiene auf Rollfeld

(Touristik management, 1999, Nr. 1/2, S. 19-21) deutsch

Im Mai öffnet das erste "AIRail Terminal" am Frankfurter Flughafen. Im September folgt der zweite Flughafenbahnhof am Düsseldorfer Airport. Damit sollen alle großen Städte in Rhein-Ruhr in weniger als einer Stunde direkt zu erreichen sein. Weitere Anbindungen wird es geben in Köln/Bonn, Leipzig/Halle (2001), Berlin-Schönefeld (2007) sowie Stuttgart (2008). Damit soll u.a. der "ultrakurze" Luftverkehr auf die Bahn verlagert werden und die Flughäfen für mehr Langstreckenverkehr freizumachen. Allerdings sind noch Probleme zu lösen, wie das Einschecken im Bahnhof oder Zug, der durchgehende Gepäcktransport, abgestimmte Fahr- und Flugpläne u.v.a. mehr.

DB AG, I9923329

➤ Berberich, Bernhard;

Flughafenbahnhöfe Zusatz: **Die Anbindung von Flughäfen an den Schienenverkehr in Deutschland**

(EI - Der Eisenbahningenieur, 1999, Nr. 12, S. 5-11) deutsch

Im Netz der DB AG befinden sich derzeit acht Flughafen-Anbindungsprojekte in der konkreten Planung bzw. Realisierung: Frankfurt am Main (seit 30.5.1999 in Betrieb), Düsseldorf, Hannover, Leipzig/Halle, Dresden, Köln/Bonn, Berlin-Schönefeld und Stuttgart. Weitere Projekte sind mittelfristig in München und Hamburg vorgesehen. Dargestellt werden die Projektplanung, architektonische Besonderheiten der Fernbahnhöfe sowie die Kosten der Baumaßnahmen. Mit diesen umfangreichen Baumaßnahmen soll ein Beitrag zur ökologischen Verbesserung geleistet werden. Langfristig sieht die Planung auch eine Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs auf die Schiene vor.

DB AG, I9926549 / **CFF** 002584262 / **SNCF** FER031231

GRÜBMEIER, J. et WESSELI, M.

Airport rail connections in Germany : A form of rail and air cooperation
Les raccordements ferroviaires d'aéroports en Allemagne : une forme de coopération entre le rail et l'avion
Flughafenanbindungen in Deutschland : Eine Form der Kooperation von Bahn- und Flugverkehr

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-07/08, P.2-7)FR-EN-DE

L'un des objectifs affichés par la DB AG consiste à transformer les petits parcours aériens en trajets ferroviaires à longue distance. Elle doit pour cela exploiter au maximum les atouts propres au système ferroviaire. Cette coopération train - avion permet également de renoncer à prendre la voiture pour effectuer les longs parcours d'approche vers ou en provenance de l'aéroport.

Kurzstrecke im Luftverkehr zum Langstreckenverkehr der Bahn zu machen - ist erklärtes unternehmerisches und ökologisches Ziel der DB AG. Systemeigene Vorteile der Bahn müssen voll zum Tragen kommen. Je besser Bahn und Flugzeug aufeinander abgestimmt sind in der Infrastruktur, im Fahr- und Flugplan, bei der Abfertigung, desto eher scheidet das Auto als Alternative auch im Fernverkehr aus. Eine große Rolle spielen die künftigen Bahnanbindungen an die Flughäfen in Frankfurt/M., München, Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Stuttgart, Köln/Bonn, Hannover, Leipzig/Halle, Dresden. Ressourcen des jeweiligen Verkehrsträgers sind so sinnvoll zu nutzen, daß Anforderungen wachsender Mobilität bei optimaler Wirtschaftlichkeit und geringst möglicher ökologischer Belastung erfüllt werden

CP / UIC 6939 / DB AG, I986845 / SNCF AIRS25102

➤ Jansen, Herbert

Fahrerlos betriebene spurgeführte Verkehrssysteme - Zulassung des People Mover auf dem Frankfurter Flughafen

(Glaser's Annalen ZEV. - Berlin. - 121 (1997) 7, S. 396-400, Fig., Tab., Lit.)

CFF 002574416 / SNCF AIRS21176

➤ Maruhn, Erwin

Lufftfracht rollt jetzt auf der Schiene zum Frankfurter Airport : "Rail AirCargo Station" am Rhein - Main - Flughafen eröffnet

(Deutsche Verkehrs Zeitung. - Hamburg. - 51 (1997) 120, S. 8, Fig., Tab.)

CFF 002575336

➤ Mühlmeyer, Joachim ; Weber, Marc Th.

Zubringerverkehrsmittel und Erreichbarkeit von Verkehrsflughäfen : Eine empirische Untersuchung des Personenverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt/Main als Grundlage marketingplanerischer Aktivitäten

(Frankfurt a.M. : Frankfurter Logistikforum., 1996, 185 S. : Fig., Tab., Lit. Schriftenreihe des Seminars für Logistik und Verkehr ; Bd 12)

CFF 002569353

➤ Quaas, Hans-Rainer

Vollautomatisches Passagiertransfersystem "Sky Line" für den Flughafen Frankfurt/Main

(Elektrische Bahnen. - München. - 94 (1996) 5, S. 140-146, Fig., Tab.)

Des systèmes entièrement automatisés et guidés pour le service voyageurs, tels que le People Mover System, sont aujourd'hui utilisés à l'échelle mondiale, en particulier dans les aéroports. Leur spécificité est une exploitation sans conducteur, ce qui les rend plus fiables, plus sûrs et plus rentables que les systèmes traditionnels. Le Sky Line de Francfort a entamé son service le 24 octobre 1994, à l'occasion de l'inauguration du terminal 2.

CFF 002569407 / **SNCF** AIRS17516

2.7 Greece, Grèce, Griechenland

➤ Three networks preparing to move Olympic crowds

(RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL Vol 157, N°1, janvier 2001, p 40-42, photo, carte) ANGLAIS

Pour accueillir les visiteurs des Jeux Olympiques en 2004, Athènes va réaliser de lourds investissements pour développer ses infrastructures de transport. Un ensemble de services suburbains de grande capacité s'ajoutera aux grandes lignes du réseau de chemin de fer OSE et une liaison ferroviaire sera créée vers l'aéroport de Spata. Les deux lignes de métro récemment ouvertes vont être prolongées et un nouveau matériel sera livré sur la ligne 1. Un réseau de tramway en Y sera créé pour relier le centre ville aux manifestations olympiques.

RATP / SNCF FER034212

2.8 Hungary / Hongrie / Hungarn

➤ PINTÉR, L.

Gyorsvasúti összeköttetés Bp. Nyugati pu. és a Ferihegyi repülőtér között

(Connexion de réseau express entre la gare de Budapest-Nyugati (Ouest) et l'aéroport Budapest-Ferihegy)

(Városi Közlekedés : Budapest : Szaktudás Kiadó Ház Rt., 2002, Vol.42, N.2 P.97-102, ISSN 0133-0314)

En conséquence de l'augmentation du trafic voyageur à l'aéroport il devient de plus en plus important, que sa desserte - qui est aujourd'hui effectuée uniquement par le transport routier - soit résolue par un moyen de transport guidé. A partir du début des années 70 l'auteur résume les conceptions s'occupant de la desserte de l'aéroport Budapest-Ferihegy et leurs modifications. Il analyse les missions de l'aéroport, le trafic prévisionnel, il s'occupe de la localisation du territoire à servir, des possibilités des relations à grande distance et à la capitale. Il analyse les solutions applicables au point de vue de desserte par réseau express.

MÁV

LÉVAY, E.

A kötőtpályás közlekedés lehetőségei (kitekintés)

(Les possibilités du transport guidé)

(Vasútgépészet : Budapest : MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóság, 2001, Vol.9, N.1 P.19-21, ISSN 0230-0605)

De nos jours les chemins de fer sont dans la nécessité de la concurrence. A cause de cette situation et en même temps en raison de leurs avantages en protection de l'environnement le transport guidé devient plus fort et des réseaux express sont en construction de plus en plus. L'intérêt de la société est de limiter rationnellement le transport routier. L'auteur présente deux thèmes: la relation de l'aéroport avec la ville et les tendances de développement du transport parmi les communes. La réduction du temps d'acheminement entre l'aéroport et le centre de ville ou les gares ferroviaires joue un rôle de plus en plus important dans les services de transport. En considération des expériences étrangères l'auteur tire des conclusions applicables dans la situation de la Hongrie. Sur la base des exemples étrangers il s'occupe de circulation du chemin de fer urbain et du tramway sur le grand réseau ferroviaire et de son utilisation en Hongrie.

MÁV



2.9 Italy / Italie / Italien

➤ De Servi, G.

Malpensa Express takes off from Milan

(European Railway Review, London: Russell, Vol.5, N.4, 1999, P.75-76, ISSN 1351-1599)EN

La dernière en date des villes ayant une liaison ferroviaire directe avec leur aéroport est Milan. Cet article donne un aperçu de la nouvelle liaison et du matériel roulant utilisé.

UIC 8130 / CFF 002584197

➤ Piuri, M.

Developing a rail link for Milan Malpensa

(PASSENGER RAIL MANAGEMENT, Vol 6, N°5, octobre 1998, p 22-25, photo, tabl)
ANGLAIS

Le nouvel aéroport de Milan, Malpensa 2000, est relié en 30 mn à la gare de Cardona en centre-ville, par une desserte ferroviaire assurée par des rames à deux étages avec un départ toutes les 20 mn en moyenne.

RATP / SNCF AIRS25131

2.10 Netherlands / Pays-Bas / Niederlanden

➤ VAN ZIJST, W.

Cooperation between Schiphol and the railways

Coopération entre Schiphol et les chemins de fer néerlandais

Zusammenarbeit zwischen Schiphol und den Niederländischen Eisenbahnen

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-07/08, P.15-18)FR-EN-DE

Les Pays-Bas souhaitent voir une meilleure coordination entre le transport aérien et le transport ferroviaire, et ce pour deux raisons. D'une part, les nouvelles lignes à grande vitesse au départ des Pays-Bas vers la France et l'Allemagne entrent en concurrence avec les parcours aériens correspondants. D'autre part, une meilleure synergie entre le train et l'avion devrait permettre de limiter l'influence de la route.

CP / UIC 6945 / SNCF AIRS25104

2.11 Norway / Norvège / Norwegen

➤ MELBØ, Olaf

Gardemoen airport rail link

La desserte ferroviaire de l'aéroport de Gardermoen

Die Bahnverbindung des Flughafens Gardemoen

(Rail International, Bruxelles: AICCF/UIC, Vol. 31, mai 2000, P. 34-38) FR

Cet article retrace le déroulement de la réalisation de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Gardermoen (Norvège): un regard en arrière; organisation; une période difficile: la construction; mesures prises; matériel roulant; l'Airport Express Train remporte les suffrages de la clientèle; coûts; et l'avenir?

CP / UIC 8545 / SNCF FER033053

➤ Narvesen, O.

The Oslo Airport Express Train

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.19, 1999-03, P.25-27)EN

Le Gardemobanen, entré en service en octobre 1998, relie Oslo à son nouvel aéroport international. C'est le premier train à grande vitesse de Norvège qui roule à 210 km/h. Il y avait plus de trente ans qu'aucune ligne ferroviaire n'avait été construite dans ce pays. Bien que le nouvel aéroport soit à plus de 50 km d'Oslo, cette nouvelle ligne permet de rallier la capitale dans le même temps que la liaison avec l'ancien aéroport.

UIC 7551

➤ **Gardemobanen : Norway's first high-speed railway** / [text: NSB Gardemobanen AS ; photos: Trond Isaksen, Glenn Røkeberg]
[Oslo] : NSB Gardemobanen, 1998, 24 p.

Gardemobanen is Norway's first high -speed railway from Oslo to Oslo Airport Gardermoen. The project includes approx. 66 kilometers of new stretches of railway. The publication describes in short the route, constructions, signal installations and stations.

Jernbaneverket

➤ POINGT M.H.

Oslo s'offre un aéroport décentralisé

(Vie du rail, n° 2676, 23 décembre 1998, p. 15, phot.)

Le nouvel aéroport d'Oslo-Gardermoen, situé à une cinquantaine de kilometres de la capitale norvégienne, a ouvert ses pistes. Un service ferroviaire le relie en 33 minutes au centre-ville.

SNCF AIRS26132

2.12 Spain / Espagne / Spanien

➤ Garicoïx, Michel;

Madrid: du centre-ville à l'aéroport en 15 minutes

(Rail & Transports, 2002, Nr. 233, S. 20-23) français

Zur Beschleunigung der Flughafenzubringung zum Flughafen Barajas am Stadtrand von Madrid wurde eine neue Metrolinie in Betrieb genommen. Die Verbindung vom Stadtzentrum zum Flughafen wird seit der Inbetriebnahme am 21. Mai 2002 in 15 Minuten zurückgelegt. Durch das ständige Wachstum im nationalen und internationalen Flugverkehr von und zur spanischen Metropole war ein Ausbau des U-Bahnnetzes zwingend erforderlich. Die im Text genannten Passagierzahlen und die Erwartungen für die Zukunft belegen, dass der richtige Weg beschritten ist. Eine verbesserte und beschleunigte Abfertigung, zügiger Transport mit modernsten Mitteln, wie z. B. "people mover", bilden ein geeignetes Gesamtangebot für alle Fahr- und Fluggäste.

DB AG, I0234547 / UITP

➤ LOPEZ BAILLON, Emilio

Barcelona : double-deck orbital metro will knit the urban rail network together

(Railway Gazette International. Metro Report, Sutton: Reed Business Information, Vol. 158, Supl., 2002, P. 15-17, ISBN 0-617-01298-9) EN

Barcelona's 41 km Line 9 will have trains operating above each other in a single bore large enough to accommodate station platforms and siding tracks, minimising construction costs and surface disruption. Line 9 is designed to pull together the entire regional public transport network, bring the metro to areas not currently served and open up a wide range of interchange opportunities with existing metro, light rail and suburban routes. Direct trains will link the city's main international airport to the large industrial estate to the southwest of Barcelona, and the new home for the Barcelona trade fair.

CP

➤ Por un tunel de 2,5 kilometros circularan 19 vehiculos automaticos

(VIA LIBRE N°447, novembre 2001, p 9-13, photo, schéma) ESPAGNOL

A Madrid, la desserte du nouveau terminal de l'aéroport de Barajas, éloigné de 2,5 km, sera assurée par un transport automatique dont les 19 véhicules de type CX 100 ont été commandés auprès de Bombardier ; la mise en service complète est attendue pour 2004. Ce service qui constituera une première en Espagne offrira à l'exploitant une grande flexibilité en fonction de la demande.

RATP / UITP

➤ Del aeropuerto de Barajas al centro de la ciudad en quince minutos

(Via Libre, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Vol. 37, N. 439, Febrero 2001, P. 4-8, ISSN 1134-1416) S

CP / UITP / SNCF FER034815

2.13 Sweden / Suède / Schweden

➤ Idelberger, Klaus;

Stockholm: Flughafenbahn in Betrieb

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2000, Nr. 7/8, S. 557-558) deutsch

Eine 1993 gegründete Bahnbetriebs-Aktiengesellschaft, die "A-Train Aktiebolaget", eröffnete nach einem halben Jahr Probebetrieb im November 1999 eine bis zu 200 km/h schnelle Bahn von Stockholm-Zentralen zum Flughafen Stockholm-Arlanda, die später bis Uppsala verlängert werden soll. Im Viertelstundentakt verkehren sieben Vierwagen-Triebzüge von je 92,86 m Länge mit je 190 Sitzen und Fluggepäckabstellraum. Der Kauf weiterer Triebzüge ist geplant. Der Arlanda-Express benötigt eine Fahrzeit von 20 Minuten für die Strecke zum Flughafen, während die früher im Einsatz befindlichen Gelenkbusse eine minimale Fahrzeit von 30 Minuten benötigten. Der Beitrag stellt den Projektverlauf von der Machbarkeitsstudie bis zur Inbetriebnahme des Arlanda-Express und die Fahrzeugdaten vor.

DB AG, I0028135

➤ POTTS ALAN

ARLANDA EXPRESS: STOCKHOLM'S AIRPORT RAIL LINK READIES FOR TAKE-OFF

(EUROPEAN RAILWAY REVIEW : RUSSELL PUBLISHING, 1999, N.3, P.35-37)

UITP

➤ **Delivery starts of Arlanda Express emus**

(International Railway Journal, New York, Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 38, N. 10, October 1998, P. 69-70, ISSN 0744-5326) EN

Arlanda Express passenger trains built by Alstom will provide a shuttle service operating every 15 minutes between Stockholm Central and Arlanda international airport. The journey time will be just 20 minutes. When the new link opens, ownership of the track and infrastructure, plus the trains, will be transferred from ALC (Arlanda Link Consortium) to the government. A-Train, a company formed by ALC, will then operate the airport shuttle service and maintain the track, while SJ will also be able to operate its regional and inter-city passenger services from northern Sweden directly to the airport

CP

➤ **PRIVATE FINANCING AND CONSTRUCTION OF THE ARLANDA LINK TO STOCKHOLM AIRPORT - PRIVATFINANZIERUNG UND BAU DER ARLANDABANAN ZUM FLUGHAFEN STOCKHOLM**

(Tunnel : BERTELSMANN FACHZEITSCHRIFTEN, 1997, Nr 6, S.25-30)

Stockholm airport is to be connected to an existing railway line in the direction of the city centre. Within the scope of A BOT project, a private concession-holder will operate the link up until the year 2040.

UITP / CFF 002575220

2.14 Switzerland / Suisse / Schweiz

➤ **Suisse. Skymetro, une navette sur coussin d'air à l'aéroport de Zurich**
(LA VIE DU RAIL ET DES TRANSPORTS n° 225, 27 mars 2002, p30, photo)
FRANCAIS

L'inauguration, en novembre prochain, d'un nouveau terminal à l'aéroport de Zurich devrait s'accompagner de la mise en service d'une desserte intérieure par une ligne de métro automatique sur coussin d'air.

RATP

➤ BLUMENTHAL, P.

Swiss airport links

Desserte ferroviaire des aéroports suisses

Flughafenanbindungen in der Schweiz

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-07/08, P.8-14)FR-EN-DE

C'est à la fin des années soixante que furent effectuées les premières études de raccordement des trois aéroports internationaux de Suisse (Zürich, Genève, Bâle) au réseau des grandes transversales ferroviaires.

Bereits Ende der sechziger Jahre wurden erste Studien mit dem Ziel geführt, alle drei Intercontinentalflughäfen Zürich, Genf und Basel direkt an die großen Durchgangsbahnlagen anzuschließen. Die Verkehrsentwicklung bei den Verkehrsträgern sowie die mittel- und langfristig geplanten Investitionen werden dargestellt. Kooperation zwischen Bahn- und Flughafen- bzw. Fluggesellschaften gipfelt seit 1980 in einem neuartigen intermodalen Zug-Flug-Gepäckservice. Seit 1988 kann zusätzlich auf 23 Bahnhöfen bereits eingecheckt werden. Weitere Neuheiten sind der Swiss Pass und die Billettkarten für schweizerische Touroperatoren und Fluggesellschaften.

CP / UIC 6940 / DB AG, 1986846 / CFF 002580921 / SNCF AIRS25103

➤ Widmer, Jean-Pierre ; Gottwald, R.

Bahnerschliessung Flughafen Zürich : Kosten - Nutzen - Analyse

(Zürich : IVT, Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau (ETH), 1998, 20 S. : Fig., Tab., Lit. Schriftenreihe des IVT ; 116/4)

CFF 002585104

➤ Honegger, Brigitte

Projektauswahl für den Ausbau Airport 2000

(Schweizer Ingenieur und Architekt. - Zürich. - 114 (1996) 35, S. 736-738, Fig.)

Zürich Kloten

CFF 002569845

➤ Loderer, Benedikt

Der Kürlauf des Sachzwangs : [Flughafen Zürich]

(Hochparterre. - Zürich. - 9 (1996) 10, S. 30-33, Fig., Tab.)

CFF 002571901



2.15 United Kingdom / Royaume-Uni / Vereinigtes Königreich

➤ LYTHGOE W F, WARDMAN M

DEMAND FOR RAIL TRAVEL TO AND FROM AIRPORTS

(TRANSPORTATION : KLUWER ACADEMIC PUBLISHERS, 2002 N.2, P.125-143)

Storage : ARC This paper presents the results of analysis of the number of air travellers who use rail to get to and from airports and their sensitivity to changes in rail fare and service quality. The context is that of inter-urban journeys, with rail travel to and from Manchester and Stansted Airports the subject of the study.

UITP

➤ JOHNSTON Howard

DOCKLANDS: AIRPORT EXTENSION IS FLYING

(TRAMWAYS AND URBAN TRANSIT: LIGHT RAIL TRANSIT ASSOCIATION, 2002, N.779, P.408-410)

➤ Villanueva, Klaus;

Flughafenzubringer "Heathrow Express"

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2001, Nr. 7/8, S. 446-451) deutsch

Heathrow Express Ltd ist ein Bahnunternehmen von British Airports Authority (BAA) plc und betreibt die Bahnverbindung zwischen dem Flughafen Heathrow und der Station Paddington in der Innenstadt von London. Heathrow Express Ltd ist mit der Absicht gegründet worden, BAA plc bei dem Ziel zu unterstützen, der erfolgreichste Flughafenbetreiber der Welt zu werden. Die Auftragserteilung über 14 Triebzüge mit der dazugehörigen Wartung ging an Siemens. Durch strikte Beachtung der Kundenspezifikation in den einzelnen Wertschöpfungsstufen, die im Beitrag dargestellt sind, hat Siemens die Kundenzufriedenheit von Heathrow Express erreicht.

Cet article résume le développement d'une liaison ferroviaire spécialisée entre la gare londonienne de Paddington et Heathrow. La définition et l'emploi d'un matériel bien spécifique pour cette desserte sont ici commentés.

DB AG, I0131021 / **SNCF** FER03163

➤ Job, J.

A different class of rail travel

Une autre façon de voyager par le train

Eine neue Art des Bahnfahrens

(Rail International, Bruxelles: AICCF, N.3, 2001-03, P.2-7)FR-EN-DE

En Grande-Bretagne, plus de 8 millions de passagers ont emprunté le Heathrow Express de BAA, depuis son inauguration officielle en 1998. Le présent article expose ce qui a conduit à un investissement de 450 millions de £ pour réaliser cette desserte à grande vitesse de l'aéroport de Londres et les raisons de son succès.

Die Idee des Heathrow Express entstand durch die Notwendigkeit, für Londons verkehrsreichsten Flughafen eine praktische Zufahrt aus der Stadtmitte zu schaffen. Seit der Eröffnung 1998 sind mehr als 8 Mio Menschen mit "BAA's Heathrow Express" gereist. Derzeit benutzen 14 000 Fahrgäste täglich diese Expressverbindung, in Spitzenzeiten sind es sogar über 18 000. Die britische Wirtschaft soll dabei 82,4 Mio Pfund eingespart haben. Mit Hilfe der neuesten Technologien von Siemens Transportation Systems, wurde ein Park von 14 Heathrow Expresszügen (sog. EMU 332) entwickelt. Diese Einheiten, die mit einer



Reisegeschwindigkeit von 160 km/h verkehren, werden in Spanien zusammengebaut. Jeder Zug ist mit einer Zwangsbremseinrichtung (AWS) und automatischer Zugsicherung (ATP) ausgestattet. Der Beitrag gibt Hintergrundinformationen über die 450 Mio Pfund teure Hochgeschwindigkeitsverbindung zum Flughafen und beschreibt die Basis für deren Erfolg.

DB AG, I0130353 / UIC 09164 / UITP

➤ Abbott, James;

Docklands just goes on growing

(Modern Railways, 2001, Nr. 631, S. 29, 31-34) englisch

Die DLR (Docklands Light Railway), mit der das aufgegeben und neu entwickelte Londoner Hafengebiet schienenverkehrlich erschlossen wurde, ist weiterhin auf Expansionskurs: Geplant sind u. a. eine Zweigstrecke zum neuen London City Airport (am ehemaligen King George V Dock) und weiter nach Süden mit Querung der Themse bis Woolwich Arsenal. Mit den Arbeiten hierzu soll Anfang 2002 begonnen werden, so dass in einem ersten Bauabschnitt die Strecke bis zum neuen City-Flughafen bis 2004 und in einem weiteren Abschnitt bis 2006 zum Endpunkt Woolwich gebaut werden kann.

DB AG, I0130672

➤ Le Blond, P.

Heathrow Express

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.19, 1999-03, P.20-24)EN

Le Heathrow Express assure depuis 1998 la liaison entre l'aéroport d'Heathrow et la gare de Paddington dans le centre de Londres.

UIC 7550

➤ DUFF Alastair

THE DEVELOPMENT OF AN INTER-MODAL HUB AT HEATHROW

LE DEVELOPPEMENT DU POLE INTERMODAL DE HEATHROW

DIE ENTWICKLUNG EINER INTERMODALEN UMSTIEGEANLAGE IN HEATHROW

(PUBLIC TRANSPORT INTERNATIONAL – PTI, UITP, 1999 N.1, P. 34-37)

UITP

➤ DUFF Alastair

AIRPORTS AS INTERMODAL HUBS. THE CASE OF HEATHROW

(UITP Conference Report - Wien 1998, 14P.)

Heathrow Airport is already world's busiest air transport hub, with one third of its passengers connecting between flights. This paper shows how BAA Heathrow has set out to develop Heathrow into a major multi-modal transport hub serving its region and the United Kingdom generally. Heathrow now has five railway stations and the busiest bus and coach operation in the United Kingdom. It has become a leading exponent of schemes designed to encourage greater use of public transport by both air passengers and employees and thereby reduce car dependency. This paper shows its role as a national bus/coach hub for both air and non-air passengers bus/coach to rail hub via the two bus stations and five rail stations and as a hub for an intensively used internal network of services linking the various large employment centres both on and off the airport. It also indicates the futur possibilities for hub development.

UITP

➤ SCASSO C.

Grande-Bretagne. L'Heathrow Express.

(Rail, n° 69, juin-juillet 1998, p. 9, 1 fig., 1 tabl.)

Cet article présente la nouvelle liaison ferroviaire, entre la gare de Paddington à Londres et l'aéroport international de Heathrow, inaugurée le 23 juin 1998.

SNCF AIRS25287

3. Africa / Afrique / Afrika

3.1 Morocco / Maroc / Marokko

➤ EL ALJ, M.

The railway service to the International Mohammed V Airport in Casablanca

La desserte ferroviaire de l'Aéroport international Mohammed V de Casablanca

Die Bahnanbindung des internationalen Flughafens Mohammed V. in Casablanca

(Rail International, Bruxelles: AICCF, 1998-07/08, P.19-20)FR-EN-DE

L'ONCF n'a pas hésité à tenter l'expérience de la construction de la liaison de l'aéroport Mohammed V au réseau ferroviaire national.

Anbindung des Flughafens seit 1992 ist einzigartig in Afrika und in der gesamten arabischen Welt. Zielsetzung ist: Anbindung an Hafen in 30 min, an Personenbahnhof in 20 min, an die Hauptstadt in 1 Stunde. Die Annahme des Verkehrsangebots durch die Reisenden erfolgte auf Grund der Teilbetriebnahmen nur zögerlich. Nach Abschluß aller Arbeiten 1993 steigt das Verkehrsaufkommen konstant. So 1996 mit +41 % und Spitzenwerten von 2500 Reisenden pro Tag im Sommer.

CP / UIC 6946 / DB AG, I986848 / SNCF AIRS25105

3.2 South Africa / Afrique du Sud / Süd-Afrika

➤ KNUTTON, Mike

Rail/air links: Southern Africa's first standard-gauge railway

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 42, N. 4, April 2002, P. 20-21, ISSN 0744-5326) EN

Blue IQ is a \$US 150 million programme of mega projects in the South African province of Gauteng. It includes a fast rail link between Johannesburg and Pretoria and an airport rail link from Johannesburg international airport to the suburb of Sandton

CP

➤ **Sharpening the blade**

(Railways Africa, 2002, Nr. 1, S. 16-20) englisch

Trotz weltweiter Rezession hat die Siemens AG ein Wachstum zu verzeichnen und die Geschäftsbereiche schreiben schwarze Zahlen. Ende September 2000 hatte Siemens Südafrika etwa 2 900 Beschäftigte, die für verschiedene größere Projekte tätig waren. Dazu gehören das Signalsystem für die neu elektrifizierte Hauptstrecke Kimberley - De Aar und die Rekonstruktion und Modernisierung der alten Elektrotriebzüge Typ 10M4 der SA Rail Commuter Corp. Dazu kommen weitere Modernisierungen älterer Fahrzeuge. Das wichtigste Projekt ist gegenwärtig die geplante HGV-Strecke Gautrain, die Pretoria und Johannesburg mit dem Internationalen Flughafen verbinden soll. Es werden weitere Projekte und Aktivitäten von Siemens in Südafrika aufgeführt und kurz beschrieben.

DB AG, I0233805



4. America / Amérique / Amerika

4.1 Brasil / Bresil / Brasilien

➤ Gevert, Theodor;

São Paulo Plans Partial Privatisation of CPTM Übersetzung: **São Paulo plant die Teilprivatisierung der CPTM**

(IRJ International Railway Journal, 2000, Nr. 10, S. 47-49) englisch

Die Paulista Metropolitan Trains (CPTM), die Stadtbahn von São Paulo, umfasst 270 km Streckenlänge und befördert 700000 Fahrgäste pro Tag. Für die Zukunft wird angestrebt, 1,27 Millionen Fahrgäste am Tag zu bewältigen. Dazu wurde ein Investitionsprogramm gestartet, das im Beitrag erläutert wird. Zur Finanzierung ist eine teilweise Privatisierung vorgesehen. Geplant ist auch ein Flughafenzubringer zum internationalen Flughafen Guarulhos, der die Fahrzeiten von einer Stunde auf 25 Minuten verkürzen soll (20000 Fahrgäste/Tag).

DB AG, I0028960

4.2 USA

➤ Middleton, William D.;

Transit, the San Francisco treat

(Railway Age, 2002, Nr. 4, S. 46-47) englisch

Mit Projekten im Gesamtumfang von 10,2 Milliarden Dollar geht die Expansion des Nahverkehrs in der Region von San Francisco kontinuierlich weiter. Das wichtigste Projekt mit einem Wert von 1,5 Milliarden Dollar ist die Verlängerung der BART-Strecke zum Internationalen Flughafen von San Francisco (8,7 miles, vier neue Stationen, geschätzte Zahl täglicher Fahrgäste 70 000). Ein 932-Millionen-Dollar-Projekt ist der Ausbau von Caltrain, ein weiteres Regional-/Vorortbahnsystem, das u. a. San Francisco mit San Jose verbindet. Im Beitrag werden alle Projekte vorgestellt und neben den Streckenerweiterungen wird auf Modernisierung und Neubeschaffungen von Fahrzeugen eingegangen.

DB AG, I0234249

➤ Hammond, I.

Amtrak and Icelandair pioneer US codesharing

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.41, N.7, P.37-38, ISSN 0744-5326)EN

Les bénéfices mutuels de la coopération entre le chemin de fer et le transport aérien est manifestement un succès en Amérique du Nord avec la création du partenariat entre Amtrak et Icelandair. L'article traite des projets et études en cours en matière de nouveaux projets de liaison.

UIC 9758

➤ Wolinsky, Julian;

Trains, planes, no automobiles

(Railway Age, 2001, Nr. 12, S. 37-38) anglais

Seit dem 21. Oktober 2001 gibt es einen Bahnanschluss für den Internationalen Flughafen in Newark, New York. Bereits sechs Wochen vorher ist eine Ausbaustrecke der MAX-Stadtbahnlinie (MAX=Metropolitan Area Express) zum internationalen Flughafen in Portland in Betrieb gegangen. In beiden Fällen war es das Ziel, die überfüllten Autobahnen zu entlasten und auch das Parken von Kraftfahrzeugen im Flughafenbereich einzuschränken, insbesondere im Hinblick auf die erhöhten Sicherheitsanforderungen nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001. Außer Portland und Newark gibt es bereits 10 weitere US-Städte mit Bahnverbindungen zu großen Flughäfen, die entweder in der Nähe des Flughafens oder direkt unter den Flughafengebäuden enden. Im Beitrag werden diese Bahnverbindungen kurz vorgestellt und die in Planung befindlichen Projekte beschrieben.

L'article présente le développement des correspondances air/fer aux Etats-Unis où on souhaite contenir l'afflux des automobiles à proximité des aéroports.

DB AG, I0132925 / **SNCF** FER038127

➤ WITTENBORG, James M.

Air-rail connection

(Passenger Terminal World, Dorking; UIP, UK & International Press, July 2000, P. 109-111, ISSN 1362-0770) EN

The USA has a great many airports, but few of them are served by rail access. That situation is about to change in New Jersey

CP

➤ **Dossier : Etats-Unis : le BART, Bay Area Rapid Transit, District de San Francisco**

(Industrie ferroviaire, n° 2, février-mars 2000, pp. 52-57)

Après une description faisant ressortir les caractéristiques principales de ce réseau de 150 km ouvert en 1972, ce dossier mentionne les principaux fournisseurs (dont Soferval, filiale d'Alstom Atlantique), les réalisations récentes et en cours (au nombre desquelles le projet essentiel d'extension jusqu'à l'aéroport international de San Francisco) et les procédures d'achat principalement par appel d'offres.

SNCF FER032660

➤ **Design-Build lets U.S rail catch up with the rest of the world.**

(METRO MAGAZINE N°6, septembre-octobre 1999, p 72, 74, 76, 78 et 80, photo, fig)
ANGLAIS

Un nouveau type de gestion pour les liaisons aéroports-centre-ville se met en place aux Etats Unis. Ainsi, à New York, la direction de l'aéroport JFK a mis au point un contrat de type D-BOM (conception, construction, exploitation maintenance) . L'administration de l'aviation américaine (FAA) favorise les investissements de ce type, dans la mesure où les installations, après rénovation inciteront les passagers à effectuer leurs dépenses dans le site aéroportuaire.

RATP



➤ **MARGRO, Thomas E.**

Train-to-plane connection takes shape

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 155, N. 1, January 1999, P. 31-33, ISSN 0373-5346) EN

After almost a decade of planning, San Francisco's Bay Area Rapid Transit District has started construction of its long awaited extension to San Francisco International Airport, Northern California's top priority rail project.

Description du projet : une ligne de 14 km et quatre stations, comportant un Y surélevé dans l'aéroport et, à Millbrae, une correspondance quai à quai vers les services banlieue de CalTrain. Financé à la fois par des subventions fédérales et de l'Etat ainsi que par des impôts locaux, ce prolongement du Bart devrait entrer en service commercial en décembre 2001.

CP / SNCF AIRS25752

➤ **Scasso, Christian;**

USA: JFK Airport on the rails

(RTI Rail Transport International, 1998, Nr. 9, S. 26-27) anglais

Das AirRail Transit Consortium, zu dem Skanska USA und Bombardier Transport gehören, sind von der Port Authority von New York und New Jersey mit dem Auftrag für den Entwurf, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung einer automatischen Metro-Verbindung zwischen den 6 Terminals des John F. Kennedy Flughafens und dem New Yorker Regional-Schnellbahnnetz betraut worden. Die Bau- und Entwicklungszeit ist auf 4 Jahre veranschlagt, so daß der Betrieb voraussichtlich im Jahr 2002 aufgenommen werden kann.

DB AG, I9823895

➤ **Etats-Unis. L'aéroport JFK sur rail.**

(Rail, n° 69, juin-juillet 1998, p. 27, 1 fig., 1 tabl., 1 cart.)

Cet article fait le point sur le projet de métro léger devant relier, à l'horizon 2002, les 6 terminaux de l'aéroport JFK au réseau ferré régional de New York.

SNCF AIRS25292

➤ **WIART A.**

Aux USA, on prend l'avion sur coussin d'air.

(Vie du rail professionnelle, n° 52, 21 octobre 1998, p. 38, 1 fig.)

Cet article présente le véhicule Hovair de la gamme Poma-Otis retenu pour les dessertes des aéroports de Zurich et de Minneapolis-Saint-Paul.

SNCF AIRS25367

➤ **Vantuono, William C.**

You can get there from here

(Railway Age. - New York. - 199 (1998) 6, p.60-64, fig.)

In an increasing number of cities worldwide, the "train to the plane" is becoming the most efficient means to travel to and from the airport. For U.S. new - starts, San Francisco and New York lead the way

CFF 002580730

➤ **INCREASING RAIL TRANSIT ACCESS TO AIRPORTS IN CHICAGO**

(Transportation Research Record : TRANSPORTATION RESEARCH BOARD TRB 1997, Nr1600, P.1-9)

The purpose of two surveys held in Chicago were to better understand the travelers' trip purpose, trip frequency, origin and destination location, and perception of rail rapid transit as an access mode, so that promotional programs can be developed to increase this transit use.

5. Asia / Asie / Asien

5.1 Hong Kong

➤ **Hong Kong airport rail link.**

(Public Transport International, Bruxelles: UITP, Vol. 51, Special edition, June 2002, P. 19, ISSN 1016-796X) EN

CP

➤ **BARUTEL C.**

A Hong Kong, le voyage aérien commence dans le train.

(Transport public, n° 988, janvier 2000, pp. 42-45, phot.)

La desserte ferroviaire du nouvel aéroport de Hong Kong a été réalisée par un consortium international. Les voitures de ce nouveau service sont luxueuses, confortables avec une installation TV pour chaque passager. Une grande partie de la ligne a été construite sur des terrains gagnés sur la mer et cette liaison emprunte deux nouveaux ponts d'accès à l'aéroport situé sur l'île de Lantau à une trentaine de kilomètres du centre ville. Le financement des travaux a été assuré par la mise en valeur des terrains longeant les emprises et sur lesquels les constructions ont dégagé de fortes plus-values immobilières.

SNCF FER031103

➤ **Budge-Reid, A.**

The Hong-Kong Airport Railway

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.19, 1999-03, P.36-43)EN

La décision de construire une liaison ferroviaire avec l'aéroport de Hong Kong a été prise en 1989 par le Gouvernement de Hong Kong qui possède intégralement la Hong Kong Mass Transit Railway Corporation. Le financement du projet est longuement évoqué. L'originalité du projet réside dans l'utilisation d'une même voie par les trains de l'aéroport et les trains de banlieue. Les compagnies aériennes peuvent procéder à l'enregistrement des voyageurs dès la gare urbaine.

Die Planungen für den neuen, stadtfernen Hongkonger Flughafen gehen auf das Jahr 1989 zurück. Ein leistungsfähiger Eisenbahnzubringer, der auch Sonderzügen und dem Nahverkehr dienen sollte, das war die Planungsvorgabe. Eine staatliche Projektgesellschaft erhielt finanzielle Starthilfe, mußte aber darüberhinaus das Projekt nach wirtschaftlichen Kriterien verwirklichen. Seit der Eröffnung im Juli 1989 fahren die Züge regelmäßig im 5- und 10-Minuten-Takt. Trotz großer Konkurrenz durch Taxi und Bus wächst der Marktanteil der Bahn ständig an. Der Betrieb lief von Anfang an kostendeckend.

DB AG, 19925451 / **UIC** 7554

➤ **SO, Jack C.K.**

Airport Express brings the plane to town

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 154, N. 6, June, 1998, P. 397, 399, ISSN 0373-5346) EN

MTR Corporation's Airport Railway will open next month to connect the centre of Hong Kong with Chek Lap Kok. The aim has been to make the link an extension of the airport, achieving seamless rail-air integration

CP



5.2 Japan / Japon

➤ Hirota, R.

Air-rail links in Japan : 35 years old and healthier than ever

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 100: East Japan Railway Culture Foundation, N.19, 1999-03, P.8-19)EN

C'est en 1964 que la première liaison air-rail par Monorail était mise en service au Japon entre le centre ville de Tokyo et l'aéroport d'Haneda . Aujourd'hui sept aéroports japonais sont équipés de liaisons air-rail. L'auteur dresse un bilan de ces liaisons air-rail en insistant sur les aéroports d'Haneda et de Narita.

Im Jahre 1948 gab es weltweit 47 Flughäfen mit Bahnanschluß, davon sieben in Japan. Das Zeitalter des schnellen Wirtschaftswachstums begann in Japan 1964, symbolisch eingeläutet durch die Einführung der Einschienenbahn System Alweg auf der Strecke damals einzigen Flughafen Haneda, Tokyo. 1998 kam eine konventionelle Bahnstrecke hinzu, die auch durchgehende Züge zum internationalen Flughafen Narita anbietet. In Narita nutzen zwei Bahngesellschaften einen gemeinsamen Bahnhof, der schon früher für eine nie realisierte Shinkansen-Strecke gebaut wurde. Die Infrastruktur der Flughafenbahnen wird mit öffentlichen Mitteln gefördert. Weitere Projekte sind in Planung.

DB AG, I9925439 / **UIC** 7549 / **UITP** / **CFF** 002583878

➤ **TRIEBZÜGE BAUREIHE 2100 FÜR FLUGHÄFENBAHN TOKYO**

(ELEKTRISCHE BAHNEN – EB, OLDENBOURG VERLAG, 1999, Nr 6, S.197-198)

UITP / **SNCF** FER030414

➤ MATSUDA YOSHIAKI

SERVICE OPENING OF HANEDA AIRPORT STATION OF THE KEIHIN EXPRESS ELECTRIC RAILWAY Co.Ltd. . EXTENSION THE LINE INTO AIR TERMINAL JAPANESE RAILWAY ENGINEERING

(JAPANESE RAILWAY ENGINEERING, JAPAN RAILWAY ENGINEERS'
ASSOCIATION, 1999, N.143, P.16-21)

UITP

5.3 Malaysia / Malaisie / Malaya

➤ GRANTHAM, Andrew

Kuala Lumpur: airport in the city opens for business

(Railway Gazette International, Sutton: Reed Business Information, Vol. 158, N. 5, May 2002, P. 258-259, ISSN 0373-5346) EN

Description fonctionnelle de la desserte ferroviaire de l'aéroport de Kuala-Lumpur, mise en service en avril 2002.

The 57 Km standard gauge rail link serving Kuala Lumpur International Airport and Malaysia's new administrative capital has opened last April

CP / RATP / UITP

➤ **Kuala Lumpur Express Rail Link opens for business**

(International Railway Journal, New York, Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 42, N. 5, May 2002, P. 22-23, ISSN 0744-5326) EN

Kuala Lumpur's Express Rail Link opened last April. The new 57km line between Kuala Lumpur International Airport and the city centre provides a minimum passenger journey time of 28 minutes

CP / UITP

➤ SCASSO, Christian

Deux réalisations pour Kuala Lumpur

(Le Rail, Paris: Groupe Actis, N. 92, avril 2002, P. 27-29, ISSN 0989-8220) FR

Kuala Lumpur vient de s'équiper de deux nouveaux modes de transport réalisés par des entreprises privés, la ligne ferroviaire vers l'aéroport et un monorail.

In Kuala Lumpur wurde im April 2002 die neue Schnellfahrstrecke zwischen dem Stadtzentrum und dem internationalen Flughafen eröffnet. Die 57 km lange Strecke wird vom Flughafenexpress (Fahrzeit 28 Minuten) und von Nahverkehrszügen mit Zwischenhalten (Fahrzeit 36 Minuten) befahren. Die Strecke ist elektrifiziert (25 kV, 25 Hz). Ihre Kapazität soll bis 2003 auf 10 000 Passagiere/Tag gebracht werden. Für die Schnellfahrstrecke wurden neue elektrische Triebwagen entwickelt, die im Beitrag beschrieben werden. Die Abfertigung der Fluggäste erfolgt bereits im Stadtzentrum.

CP / DB AG, I0234377 / SNCF FER038340

➤ Schuster, Frank M.;

Airport Shuttle Kuala Lumpur - Individuelles Design

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2002, Nr. 1-2, S. 81-83) deutsch

Im Frühjahr 2001 fand in Wien bei der Firma Simmering Graz Pauke (SGP) der Roll Out der ersten Zuggarnitur für die neue Verbindung des Flughafens Kuala Lumpur/Malaysia mit der City von Kuala Lumpur statt. Das Projekt "Airport Shuttle für Kuala Lumpur" ist ein überzeugendes Beispiel dafür, dass Design mehr als Gestaltung ist. Die gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten waren für die Designer die Grundlage, ein individuelles Produkt für den Kunden zu schaffen. Hilfsmittel dabei war das mit allen Beteiligten erstellte Designlastenheft. Im Beitrag werden die Realisierungsphasen: Erkundung des Umfeldes, Erstellung der Präsentationsmittel und modifizierte Kundenwünsche erläutert.

DB AG, I0233070 / UITP



➤ Winzer, Gerald;

Elektrische Triebzüge der Baureihe DESIRO ET für ExpressRailLink

(ZEV + DET Glasers Annalen - Die Eisenbahntechnik, 2001, Nr. 11, S. 485-486, 488-491) deutsch

Zur Herstellung einer schnellen Verbindung zwischen dem Großflughafen Kuala Lumpur International Airport und dem Zentrum Kuala Lumpurs wird ein neues Schnellbahnsystem, der ExpressRailLink (ERL), errichtet. Die hochwertig ausgestatteten ERL-Züge ermöglichen es den Passagieren, ohne Zwischenhalt den Flughafen in weniger als 30 Minuten mit hohem Komfort zu erreichen. Für den Pendlerbetrieb werden zusätzliche Züge (CRS: Commuter Rail Service) mit robusterer Innenausstattung und zusätzlichen Stehplätzen eingesetzt. Diese halten zusätzlich an drei Zwischenstationen. Beide Zugvarianten sind technisch bis auf die Innenausstattung gleich ausgeführt, so dass eine rationelle Instandhaltung möglich ist. Die aus der Siemens-DESIRO-ET-Familie stammenden Züge zeichnen sich durch ein ansprechendes Design sowie moderne Drehstrom-Antriebs- und Steuerungstechnik aus. Um den erwarteten steigenden Passagierzahlen gerecht zu werden, sind die Züge mehrfachtraktionsfähig ausgeführt.

DB AG, I0132198

➤ Briginshaw, D.

Kuala Lumpur's express rail link opens in 2002

(International Railway Journal, New York: Simmons-Boardman, Vol.61, N.5, 2001-05, P.19-24, ISSN 0744-5326)EN

L'article présente le projet de ligne de chemin de fer qui reliera en 2002 la nouvelle gare située au centre de la ville de Kuala Lumpur, en Malaisie, à l'aéroport international. La ligne fait 57,6 km de long et relie les deux endroits en 28 minutes.

UIC 9287

➤ ADNAN Aminuddin

AIR-RAIL INTEGRATION FOR THE KLIA EXPRESS

(UITP Asia Pacific 3rd Assembly : UITP - ASIA-PACIFIC DIVISION 2001)

The Express Rail Link [ERL] in Kuala Lumpur is set and ready to join the growing ranks of airport express worldwide by April 2002. The high-speed air-rail system is currently being constructed linking the Kuala Lumpur International Airport [KLIA] in Sepang and the Kuala Lumpur City Air Terminal [KL CAT], which is the new transportation hub.

UITP

5.4 Singapore / Singapour/ Singapur

➤ PAILLARD A.

Singapour, ouverture de la liaison ferrée de l'aéroport.

(Connaissance du rail, n° 247, mai-juin 2002, pp. 30-32, phot. coul.)

Le 8 février 2002 a été inaugurée et mise en circulation la liaison reliant l'Aéroport de Changi au centre ville de Singapour. Cet article nous présente le métro express et l'antenne de Changi.

SNCF FER038509

➤ Briginshaw, David;

Singapore sets its sights on a 540 km network

(IRJ International Railway Journal Heftnummer(n): 4 Erscheinungsjahr: 2001, Nr. 4, S. 39-41) englisch

Seit den achtziger Jahren wird in Singapur am Metrobau gearbeitet. Jetzt existieren zwei Strecken mit einer Gesamtlänge von 83 km. Zwei weitere Strecken (u. a. zum Flughafen) werden im nächsten Jahr eröffnet. Bis 2005 sollen 146 km Metrostrecke verfügbar sein. Endziel ist ein Netz von 540 km Länge. Das geplante Streckennetz ist im Beitrag abgebildet. Angestrebt wird eine vollautomatische fahrerlose Metro. Im Beitrag werden die einzelnen Strecken sowie die technischen Daten der Fahrzeuge erläutert.

DB AG, I0130432

5.5 South Korea / Corée du Sud / Südkorea

➤ **Rate of metro expansion slows down in Seoul**

(IRJ International Railway Journal, 2000, Nr. 8, S. 41-42) englisch

Seit Inbetriebnahme der ersten Metrolinie in der südkoreanischen Hauptstadt Seoul im Jahre 1974 entwickelte sich das U-Bahnnetz zunächst schnell, auch im Hinblick auf die Olympiade 1988. Zuerst wurden 118 km U-Bahn mit vier Strecken gebaut. In einem 2. Schritt folgten 160 km mit drei neuen Linien. In einem 3. Schritt sollten weitere 120 km mit vier neuen Linien folgen. Auf Grund der wirtschaftlichen Lage wird davon aber zunächst nur eine Strecke realisiert, und zwar wird zu den Flughäfen Kimpo und Incheon ein Flughafenzubringer gebaut, der im Jahre 2005 28 Mill. Fahrgäste befördern soll.

DB AG, I0028319

5.6 Thailand / Thaïlande / Thailand

➤ Briginshaw, David;

Bangkok revives elevated rail network plan

(IRJ International Railway Journal, 2001, Nr. 5, S. 30-31) englisch

In Bangkok wurde zur Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse eine Machbarkeitsstudie für den Bau eines Hochbahnnetzes vorgelegt. Details zum Hochbahnnetz werden im Beitrag erläutert. Es sollen pro Tag 600 000 Fahrgäste befördert werden, wobei mit einem Anstieg der Fahrgastzahl auf 1,3 Mio. bis zum Jahr 2021 gerechnet wird. Der Verkehr erfolgt mit Dieseltriebwagen, nur der Flughafenzubringer wird mit 25 kV Wechselstrom elektrifiziert. Der gesamte Investitionsbedarf wird sich auf 2,7 Mio. US-Dollar belaufen.

DB AG, I0130633

6. Oceany / Océanie / Ozeanien

➤ HAMMOND, Ian

Airtrain - the highway to Brisbane airport

(International Railway Journal, New York, Simmons-Boardman Publishing Corporation, Vol. 41, N. 7, July 2001, P. 33, 36, ISSN 0744-5326) EN

The 8,5 km Brisbane Airport Rail Link, built by the private consortium Airtrain Citylink, is the first rail Build, Own, Operate, Transfer (BOOT) scheme in Queensland. Airtrain's contract involves no cost to the state government or Queensland Rail (QR), which will operate the service until the end of the 35 year concession

In Brisbane, Australien, wurde eine 8,5 km lange Hochbahnstrecke als Flughafenzubringer zur Beförderung der Fluggäste, der Flughafenmitarbeiter und der Besucher in Betrieb genommen. Die elektrischen Triebwagen verkehren mit bis zu 140 km/h im 15-Minuten-Takt und ermöglichen dadurch eine Beförderungskapazität von etwa 32 Mio Fahrgästen pro Jahr. Im Beitrag werden u. a. die technischen Daten der Züge, die Strecke, die Bahnhöfe sowie die Einbeziehung der neuen Strecke in das bestehende Stadtbahnssystem vorgestellt

CP / DB AG, I0131339 / UITP

➤ DOBBS Ian

RAIL/AIR INTEGRATION : THE CHALLENGES OF DELIVERING AIRPORT RAIL LINKS

(UITP Asia Pacific 3rd Assembly, UITP, 2001, 11P.)

This paper addresses a number of issues concerning airport rail links including:

- what makes airport rail links different from normal urban railways?
- what drives the economics of these particular railways?
- is the passenger rail market using these links different somehow from the usual market mix on urban railways?
- examples from Sydney's Airport Rail link (for instance what caused it to have financial problems in its first few months);
- what can we learn from the Sydney experience and is it likely to happen elsewhere?

UITP

➤ MILLER D.

Métro de Sydney. Dix kilomètres de ligne nouvelle entre le centre-ville et l'aéroport.

(Travaux, n° 748, décembre 1998, pp. 65-71, 2 fig., 12 phot.)

Cet article décrit l'installation des ouvrages de drainage du tunnel et la conception, la fabrication et l'installation des équipements mécaniques et électriques, tant dans le tunnel que dans les stations.

SNCF AIRS25863

7. The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren

➤ **CD České Dráhy**

ODIS Transport Information Centre
Data and Information Services (DATIS)
Hybernská 5
CZ-11000 Praha 1
République Tchèque
Tél : + 420 224 615 512
Fax : + 420 224 219 982
e-mail : odis@datis.cd rail.cz
web : <http://www.datis.cd rail.cz>

➤ **SBB/CFF/FFS Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de fer fédéraux Suisses**

SBB Historic, Historical Heritage Foundation SBB
Infothèque CFF / Infothek SBB
Bollwerk 12
CH-3000 Bern 65
Suisse Tél : + 41 51 220 25 11
Fax : + 41 51 220 40 99
e-mail : Infothek@sbb.ch
web : <http://www.sbb.ch>

➤ **CP - Caminhos de ferro Portugueses, EP**

Sécretariat Général
Gestion de la base de connaissances
Calçada do Duque 20
P-1294-109 Lisboa
Portugal
Tél : + 351 213 215 700
Fax : + 351 213 215 879
web : <http://www.cp.pt>

➤ **DB AG - Deutsche Bahn AG**

DB Anlagen und Haus Service GmbH
Deutsche Bahn Gruppe
Druck und Informationslogistik
Information und Dokumentation (IuD) Bahn
Lammstr. 19 (Zi. 102)
D-76133 Karlsruhe
Allemagne
Tél : + 49 (0) 721 938 1452
Fax : + 49 (0) 721 938 1370
e-mail : dbselect@bahn.de



➤ **DSB - Danske Statsbaner**

DSB Kommunikation
DSB Bibliothek
Sølvgade 40
DK-1349 København K
Danemark Tél : + 45 33 14 04 00
e-mail : bibliotek@dsb.dk

➤ **JBV Jernbaneverket**

Biblioteket
PO Box 1162 Sentrum
N-0107 Oslo
Norvège
e-mail : bibl@jbv.no
web : <http://www.jernbaneverket.no>

➤ **MAV - Magyar Államvasutak Rt.**

MÁV Rt. Ügykezelési és Dokumentációs Hivatal (Office d'Administration et de Documentation)
Múzeum u. 11
H-1088 Budapest
Hongrie
Tél : + 36 1 318 6670
Fax : + 36 1 318 6670
e-mail : h11582hor@ella.hu

➤ **RATP - Régie Autonome des Transports Parisiens**

Département du Patrimoine
Mémoire de l'entreprise
Information documentaire Médiathèque de la RATP
54, Quai de la Rapée LAC C 021
F-75599 Paris Cedex 12
France
Tél : + 33 1 44 68 21 10
Fax : + 33 1 44 68 21 18

➤ **SNCB/NMBS - Société Nationale des Chemins de fer Belges/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**

UCC Communication
Centre de documentation, Bibliothèque, Archives, Photothèque
Rue de France 85
B-1060 Bruxelles
Belgique Tél : + 32 2 525 30 11 ou 30 12
Fax : + 32 2 525 40 12
e-mail : doccenter@b-rail.be
web : <http://www.sncb.be>



➤ **SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français**

Division Ressources documentaires
Centre de documentation
45 rue de Londres
F-75009 Paris
France Tél : + 33 1 53 42 90 04
Fax : + 33 1 53 42 90 65
web : <http://www.sncf.fr>

➤ **UIC - Union Internationale des Chemins de fer**

Centre de Documentation
16 rue Jean Rey
F-75015 Paris
France Tél : + 33 1 44 49 22 71/73
Fax : + 33 1 44 49 21 89
e-mail : doc@uic.asso.fr
web : <http://www.uic.asso.fr>

➤ **UITP Union Internationale des Transports Publics**

Programmes et Etudes
Centre d'information
Rue Sainte Marie 6
B-1080 Bruxelles
Belgique Tél : + 32 2 673 61 00
Fax : + 32 2 660 10 72
e-mail : thierry.marechal@uitp.com
web : <http://www.uitp.com>