



Das türkische Eisenbahnnetz soll bis 2023 von heute rund 12.000 Kilometer auf das Doppelte erweitert werden. Darunter werden auch Hochgeschwindigkeitsstrecken neu gebaut (rechts im Bild) und bestehende Regionalverbindungen erneuert.

Türkei

Unterwegs zur Selbstständigkeit

Das aufstrebende Bahnwesen in der Türkei ist für die nächsten zehn Jahre ein Eldorado für Lieferanten von Infrastruktur-Komponenten wie Rollmaterialhersteller. Die Verdopplung des Bahnnetzes, die über weite Strecken komplette Erneuerung und Elektrifizierung des bestehenden Netzes ebenso wie die Signalisationsbedürfnisse bieten der noch jungen Bahnindustrie immense Möglichkeiten.

Mehr und mehr türkische Unternehmen, vor allem aus der Automobil-, Traktor-, Bus-, Militär- und Schiffs-Industrie und aus dem Elektro-, Kunststoff- und Beton-Bereich nutzen die Gelegenheiten, die ihnen das Investitionsprogramm 2023 im Bereich des Bahnwesens bietet (siehe hierzu Beitrag auf Seite 79). In den letzten Jahren konnten sich einige Unternehmen nach Erarbeitung der IRIS-Zulassung als Zulieferer für die westeuropäischen Rollmaterialhersteller etablieren.

Die Ausschreibungen für den boomenden Urban-Verkehr, den Lokomotivenbau und die DMU-/EMU-Triebwagen schreiben die Einhaltung der Anteile des lokal gefertigten Auftragswertes vor. Gezielt wurden so Kooperationen mit internationalen Unternehmen etabliert: TÜVASAŞ DMU-/EMU-Bau in Adapazari mit Südkorea, Cengiz Construction und Ibrahim Cecen Ictas Construction mit chinesischen Partnern für den Bau der

Hochgeschwindigkeitsstrecken, Cankiri Weichenfabrik mit Österreich, die Lokomotivenfabrik Tülomsaş mit General Electric für die PowerHaul-Diesellok und mit Hyundai und Škoda für die 5-MW-Elektro-Universallok E 68000. Dies sind nur einige Beispiele eines konsequenten Know-how-Aufbaus im Inland.

Vielfalt ohne Ende

Gerade im Urban-Verkehr wurden in den letzten Jahren über 2000 Zügeinheiten im Bereich Leicht-Bahnzüge, Metro und Tram in Kooperationen für elf Städte gebaut. Mit wenigen Ausnahmen werden Kleinserien von 20 bis 50 Zügeinheiten bestellt, über 15 internationale Lieferanten wie Hyundai Rotem, Bombardier, Alstom, CAF und andere mehr lieferten entsprechende Einheiten. Die dabei getätigten Investitionen werden auf über sechs Milliarden Euro geschätzt; Geld, das somit weitgehend ins Ausland fließt. Bis Mitte des nächsten

Jahrzehnts wird der Bedarf an Nahverkehrs-Transportmitteln auf weitere 7000 Einheiten geschätzt. Dass eine Fortführung der bisherigen Einkaufspolitik keinen erfolgversprechenden Weg darstellt, wurde bald erkannt. Immens sind auch die Folgen der Ersatzteil- und Wartungsinvestitionen. Somit ist die türkische Verkehrspolitik heute bestrebt, die eigene Industrie zu fördern.

Die großen drei T

Die türkischen Staatsbahnen TCDD waren bis 2013 ein vertikal organisiertes Full-Service-Unternehmen, das neben dem operativen Bahnbetrieb Häfen, Rollmaterialhersteller, Infrastruktur-Komponentenhersteller, Fährbetriebe und weitere Unternehmenszweige sein Eigen nannte. Dabei nehmen heute drei Tochtergesellschaften mit je 700 bis 1100 Mitarbeitenden eine wichtige strategische Position im türkischen Hersteller- und Wartungsbeziehungsweise Reparatur-Markt ein:

- Tülomsaş in Eskişehir: Diesel- und Elektro-Lokomotiven, Güterwagen
- TÜVASAŞ in Sakarya: DMU-/EMU-Triebzüge und Personenwagen
- Tüdemtaş in Sivas: Anlagen und Güterwagen

Diese drei Unternehmen sind auch federführend im nationalen Zugprogramm, das bis Mitte des nächsten Jahrzehnts eine eigenständige Entwicklungs- und Fertigungsindustrie im Bau von Hochgeschwindigkeitszügen, DMU-/EMU-Einheiten und Güterwagen vorsieht.

Am nationalen Zugprojekt sind neben TCDD und den drei genannten Industrieunternehmen auch Universitäten, ARUS (Anatolischer Bahn-Cluster) sowie der RSK-Cluster aus Eskişehir und weitere Industrieunternehmen beteiligt. Die Bahn-Industrie-Cluster umfassen über 100 respektive 30 kleinere und mittlere Bahnindustrie-Unternehmen aus allen Fertigungs- und Engineering-Bereichen.

Erste Eigenentwicklung auf der Schiene

Die erste Eigenentwicklung, die elektrische, vierachsige E 1000 – eine Rangierlokomotive mit einem Megawatt Leistung – machte ihre ersten Versuchsfahrten im Dezember 2014 auf Basis einer DE 11000 Diesellok von Tülomsaş. Das Projekt wurde von TÜBITAK, dem nationalen Forschungs- und Technologie-Zentrum, mit 3,6 Millionen Euro und achtzehn Wissenschaftlern unterstützt.

Ende dieses Jahrzehnts soll der erste Prototyp eines Hochgeschwindigkeitszuges (HGZ) bei Tülomsaş ausgeliefert werden. Offensichtlich strebt die Türkei den „chinesischen Weg“ an: zuerst Kooperation respektive Lizenzfertigung bei der nächsten Ausschreibung von 80 HGZ, um dann für den Ausbau und die Verdichtung der rund 20 HGZ-Verbindungen die Eigenentwicklung zu liefern.

Beispiel eines erfolgreichen Unternehmens

Das Privatbahn Magazin besuchte das Unternehmen Sazcilar A.S. in Bursa. Sazcilar Otomotiv wurde 1987 gegründet und fertigt eine breite Palette von Verkleidungen für Busse, Maschinen, Traktoren, Militärfahrzeuge und Gebäudeindustrien. In fünf Produktionsstätten mit über 600



Frontpartien der Sazcilar A.S. für die heimische DMU-/EMU-Industrie, ein boomender Sektor im türkischen Regionalverkehrsmarkt.

Mitarbeitern erfolgt die Fertigung auf insgesamt 25.000 Quadratmetern Hallenfläche.


Das Unternehmen verfügt über Zertifikate wie ISO 9001:2000, ISO TS 16949, ISO 14001, IRIS, Q1 sowie 6702-1. Als erstes türkisches Unternehmen zertifizierte sich Sazcilar A.S. mit dem Qualitätsmanagementsystem IRIS. Damit ist es für den internationalen Bahnmarkt gerüstet. Im neu aufgebauten Bahnbereich werden Verkleidungselemente für Frontpartien, Führerstände und Innenabdeckungen in Verbundwerkstoffen hergestellt. Unter anderem 300 Komponenten für die Bombardier TWINDEXX Intercityzüge der SBB und Elemente für die E 68000 und PowerHaul von Tülomsaş neben Straßenbahnen, Regionalzügen und Leicht-Bahnzügen.

Industrie sucht den Weltmarkt

37 Unternehmen aus der Türkei hatten als Aussteller an der InnoTrans 2014 teilgenommen und nutzen den Auftritt auf der „Hausmesse“ Eurasia Rail für Rollmaterial, Infrastruktur und Logistik in Istanbul im März 2015. Dies wird wohl nur ein Anfang sein. Die türkische Bahnindustrie hat sowohl im Inland wie in Europa und Zentralasien ein großes Potenzial, das es auszuschöpfen gilt.

Von Peider Trippi
Fachjournalist Schweiz

überparteilich
& unabhängig



NETZWERK

Europäischer Eisenbahnen e.V.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hat sich zum Ziel gesetzt:

- die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter zu entwickeln und dabei diskriminierungsfreie Regelungen u.a. auf den Gebieten Infrastruktur, Energieversorgung, Fahrzeuge, internationaler Verkehr und Vorschriftenwesen zu unterstützen bzw. zu initiieren.
- in der öffentlichen Diskussion die Bedeutung der Eisenbahn zu verdeutlichen und die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Behörden, Industrie und Zulieferunternehmen zu vertreten.
- den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedsbahnen zu pflegen.
- die Kooperation zwischen den Mitgliederunternehmen zu fördern.

Werden auch Sie
„Netzwerker“!

Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen e.V.

Friedrichstraße 186
10117 Berlin

Telefon 030-53 14 91 47-0
Telefax 030-53 14 91 47-20

www.netzwerk-bahnen.de
office@netzwerk-bahnen.de