

Türkei

Güterverkehr mit Potenzial

Rund 27 Millionen Tonnen bewältigt der türkische Eisenbahngüterverkehr heute jährlich. Durch Investitionen im Milliardenbereich, den Aufbau von 15 weiteren Bahn-Logistikzentren und den Einsatz von modernem Rollmaterial soll das Aufkommen in den nächsten Jahren auf 40 Millionen Tonnen gesteigert werden. Mit dem nach wie vor ungebrochenen Wirtschaftswachstum wird ein Gesamtmarkt-Volumen von 200 Millionen Tonnen als realistisch eingestuft.

Der türkische Bahngüterverkehr hat verschiedene, historisch und geografisch bedingte Eigenheiten, die sich in Summe hinderlich für die Entwicklung auswirken: wenig bis keine Gleisanbindungen der Industrien, unzureichende Hafenanbindungen und teils bahneigene Logistikzentren, die keinen Autobahnanschluss haben oder schlicht über zu wenig Lagerhallen verfügen.

Die geografische Lage der Türkei zwingt wichtige Frachtverbindungen über das Wasser: nach Europa über den Bosphorus oder das Mittelmeer, nach Russland über das Schwarze Meer, nach Kasachstan und China ab Baku über das Kaspische Meer. Die heutige Linie nach Iran wird durch

den Van-See durchbrochen. Und zu guter Letzt führt die Erneuerung veralteter Eisenbahn-Infrastrukturen und bestehender Logistikzentren kurzerhand zu mehrmonatigen bis mehrjährigen Schließungen. Dies ist das Resultat nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des Bahnsektors.

Blick nach vorn

Die Türkei wird in diesem Jahr wohl zum drittgrößten Autohersteller in Europa aufsteigen, die Wirtschaft insgesamt wird zulegen. Bis 2023 soll das Außenhandelsvolumen auf 500 Milliarden US-Dollar (440 Milliarden Euro) verdreifacht werden. Politisch bekennt man sich zur Logistikbranche und insbesondere dem bisher

vernachlässigten Bahnbereich. In den nächsten Jahren wird ein Modernisierungsprogramm mit milliardenschweren Investitionen abgewickelt (siehe auch Beitrag auf Seite 79).

Die Infrastruktur-Entwicklungen im Hochgeschwindigkeitsbereich sollen in den Nachtstunden dem hochwertigen Güterverkehr dienen und den Transitverkehr maßgeblich beschleunigen. Dass in der Türkei noch ein erhebliches Bahnpotenzial brachliegt, zeigt die Tatsache des unter zehn Prozent liegenden Modal Splits – wie auch der Länder-Vergleich zwischen Deutschland, Polen und der Türkei in der Tabelle rechts unten.

Heute werden 95 Prozent der lokalen und internationalen Güterverkehrs-Verbindungen als Ganzzüge abgewickelt. Von den täglich knapp 150 Zügen sind nur zehn Prozent internationale Transit-Verbindungen.

Anbindung an Europa

Während traditionell der Hafen von Triest als wichtigster Container-Umschlaghafen von und nach der Türkei gilt, werden doch schnellere Festland-Alternativen beharrlich entwickelt. Heute stehen verschiedene Bahnrouen von Europa an den Bosphorus im Einsatz:

- die östliche Verbindung über Ungarn-Rumänien und Bulgarien mit über 2000 Kilometern und vier bis fünf Tagen Fahrzeit;
- die westliche Route über Slowenien, Kroatien, Serbien und Bulgarien mit rund 1900 Kilometern und vier Tagen;
- Mischformen der beiden Hauptlinien.

Heute enden diese Transporte im europäischen Bereich der Türkei und werden mehrheitlich entweder verschifft oder in Logistikzentren auf Lkw umgeladen, um dann den asiatischen Kontinent zu erreichen.

Zurzeit sind es fünf türkische Logistik-Gesellschaften, die regelmäßige



Selbst Massentransporte aus Minen verfügen in der Türkei nur ausnahmsweise über Bahnanschlüsse. In dem Land am Bosphorus liegen 72 Prozent der Bor-Halbmehall-Weltvorkommen, die heute meist ineffizient über die Straße transportiert werden. Die jährlich verkauften zwei Millionen Tonnen Boratprodukte gehen praktisch zu 100 Prozent in den Export.

Züge zwischen der Türkei und Europa zusammen mit westeuropäischen Bahngesellschaften anbieten. DB Schenker operiert mittels lokalen Ländergesellschaften in Rumänien und Bulgarien auf der Ostroute mehrmals pro Woche nach Cerkezköy, einem türkischen Inlandterminal 100 Kilometer vor Istanbul. Die Rail Cargo Austria operieren mit eigenen Fahrplänen. RCA bietet sieben Mal wöchentlich eine Langstrecken-Intermodalverbindung zwischen dem Ruhrgebiet sowie Sopron in Ungarn nach Istanbul-Tekirdag am Marmarameer an.

Auch die Hersteller Siemens und Bombardier setzten sich mit einem „Schaulaufen“ in Szene: Während Siemens die Vectron Ende 2014 durch die türkischen Behörden vor Ort zur E87000 zertifizieren ließ, brachte Bombardier die TRAXX AC3 Lok mit Last-Mile-Modul im November 2014 mit einem 1200 Tonnen schweren und 534 Meter langen RCA-Ganzzug in Einfachtraktion über das rumänische Karpatengebirge in die Türkei.

Bahn-Logistikzentren

Mit Hinblick auf ein drittes Gleis der Marmaray-Linie sowie der neuen, nördlich gelegenen Bosphorus-Brücke werden die durchgehenden Güterbahn-Verbindungen zwischen dem europäischen und asiatischen Konti-

nent noch vor 2020 Realität.

Insgesamt plant die staatliche türkische Bahngesellschaft TCDD mit 19 Logistikzentren, verteilt über das ganze Land. Vier Zentren sind bereits in Betrieb. Weitere drei stehen vor der Fertigstellung. TCDD investiert rund 200 Millionen Euro in das Programm.

Das kürzlich eröffnete Logistikzentrum Hasanbey bei Eskişehir verfügt über 13 Kilometer Gleisanlagen (davon 6,5 Kilometer als Umschlaggleise) und ist für 1,3 Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr auf 625.000 Quadratmeter Fläche ausgelegt. Die Lagerhallenkapazität liegt bei 10.000 Quadratmetern. Ein Augenschein vor Ort durch das Privatbahn Magazin zeigt eine ernüchternde Ausgangslage der Anbindung in Hasanbey:

- Die in einer Medienmitteilung erwähnte Industriezone besteht zurzeit noch aus weiten landwirtschaftlich genutzten Anbauflächen.
- Die nächste Autobahnanbindung liegt über zehn Kilometer entfernt. Die Anbindung besteht zurzeit aus einer knapp kreuzungsfähigen, in schlechtem Zustand befindlichen Zufahrtsstraße respektive aus einer Naturstraße, die Lkw-Transporte nicht zulässt.
- Notwendige Erschließungs-Projekte sind nicht auszumachen.
- Die Gleisanlagen in Hasanbey dienen heute mehrheitlich dem Ab-



Nicht nur Streckenerneuerungen und Elektrifizierungen, sondern auch der Lokomotivenpark von TCDD sind zu erneuern. Über 400 aus den 70er-Jahren stammende DE24000 Diesellokomotiven sind im Güter-, Personenverkehr und schweren Rangierdienst im Einsatz.

stellen von Reisezugwagen und alten Güterwagen.

Weiter Weg zum vernetzten Denken

Diese Situation spiegelt sich vielerorts auch in der Anbindung der Seehäfen und großer Industrien. Eine funktionierende Supply Chain, wie wir sie in Europa kennen, liegt noch in weiter Ferne. Wohl werden noch mindestens zehn bis fünfzehn Jahre vergehen, bis der Nutzen einer vernetzten Anbindung Bahn-Straße-See die prognostizierte Entwicklung des türkischen Bahnfrachtverkehrs Realität werden lässt.

Von Peider Trippi
 Fachjournalist Schweiz
 in Zusammenarbeit mit
 Onur Uysal, Rail Turkey.

		D	PL	TR
Einwohner	Mio	81	38	77
Fläche	qkm	348.000	312.000	783.000
Bahnnetz	km	42000	20000	24000
Bahngüterverkehr	Mio t	600	240	40

Der Länder-Vergleich zwischen Deutschland, Polen und der Türkei zeigt, welches Potenzial der türkische Bahnsektor birgt (Türkei: Bahnnetz und Leistung 2023).

ANZEIGE



Jetzt sind Sie am Zug!
 So erreichen Sie uns:
info@bts-sachsen.de
www.bts-sachsen.de

BTS Bahntechnik Sachsen ist das Cluster der Bahntechnikbranche in Mitteldeutschland. Unser Ziel ist es, die Vernetzung des Mittelstands voran zu bringen. Wir stehen für eine gesamtheitliche Interessenvertretung der sächsischen Bahnbranche am Markt. BTS Bahntechnik Sachsen integriert Forschung und Industrie. So profitieren Sie von schnellem und passgenauem Technologietransfer. Darüber hinaus unterstützen wir Sie bei der Vermarktung Ihrer Produkte und Dienstleistungen.





