



Zwölf Hochgeschwindigkeitszüge von der spanischen CAF stehen heute bei der TCDD im Dauereinsatz und betreiben tägliche mehrere Verbindungen zwischen Ankara und Istanbul/Pendik, Ankara–Konya sowie Istanbul/Pendik und Konya.

Türkei

Milliardenschwere Investitionen

Was jahrzehntelang völlig vernachlässigt wurde, soll nun zum 100. Jahrestag der türkischen Republik im Jahr 2023 rundum erneuert und ausgebaut werden: 23,5 Milliarden US-Dollar (20,7 Milliarden Euro) werden in die Modernisierung der Bahninfrastruktur und das Rollmaterial investiert. Vorzeigestück ist dabei das Hochgeschwindigkeitsnetz, das dann mehr als 9400 Kilometer umfasst.

Der Niedergang des türkischen Bahnwesens begann 1950 und dauerte bis 2003. Lag der Marktanteil im Personenverkehr 1950 bei 40 Prozent, erreichte er seinen Tiefpunkt 2001 mit zwei Prozent und verharrte nahezu zehn Jahre auf diesem Niveau. Dem Bahnfrachtverkehr ging es nicht besser: Er pendelte sich von über 60 Prozent nun bei sechs Prozent ein. Das 9500 Kilometer lange Bahnnetz wurde im Laufe von rund 50 Jahren gerade mal um etwa drei Promille pro Jahr erweitert. Noch 2011 waren rund 95 Prozent des Netzes einspurig, nur je ein Viertel war elektrifiziert respektive mit Signaltechnik ausgerüstet.

Kehrtwende 2003

Im Jahr 2003 wurde der Bahnsektor im Rahmen der Staatsbetriebe priorisiert und mit den höchsten finanziellen Zuwendungen versehen. Dank des politischen Willens und dieser Unterstützung wurden mehr als 80 Projekte über die nächsten acht Jahre initiiert. Die erste Hochgeschwindig-

keitsstrecke zwischen Ankara und Eskişehir ging im Frühjahr 2009 in Betrieb, gut zwei Jahre später folgte die Linie Ankara–Konya. Das bereits in den 90er-Jahren gestartete Marmaray-Projekt konnte als weiterer Meilenstein im Oktober 2013 realisiert werden und wird bis 2016 fertig ausgebaut. Die Bahnverbindung zwischen dem europäischen und dem asiatischen Kontinent wird jedoch vorerst nur durch den S-Bahn-Verkehr geleistet.

Quantensprung bis 2023

Mit einem Investitionspaket von 23,5 Milliarden US-Dollar (20,7 Milliarden Euro) soll das gesamte Schienennetz von heute rund 12.000 auf 25.000 Kilometer erweitert werden. Ein Drittel davon wird als Hochgeschwindigkeitsnetz ausgelegt und ein erheblicher Teil des bestehenden Netzes soll erneuert und ergänzt werden. Letztlich 29 Städte sollen Hochgeschwindigkeits-Anbindungen erhalten. Weitere Investitionen sollen über

ein Public Private Partnership (PPP) realisiert werden, so unter anderem der neue Großbahnhof (und Einkaufs-Center) in Ankara. Ziel ist es, innerhalb der Zeitspanne den Modal Split für den Bahn-Personenverkehr auf zehn Prozent zu heben und im Bereich Fracht auf 15 Prozent.

Neues Rollmaterial

Der erste von Siemens gebaute Velaro-Hochgeschwindigkeitszug für 300 km/h konnte im Februar 2015 auf der Strecke Ankara–Konya den Betrieb aufnehmen. Weitere sechs Velaro-Einheiten sollen folgen, ein zweiter Kontrakt für weitere zehn Einheiten wurde von der staatlichen türkischen Eisenbahngesellschaft TCDD im Februar 2015 geschlossen. 80 neue Hochgeschwindigkeitszüge sollen ausgeschrieben werden und ab 2018 in den Betrieb gehen. 80 der neuen Universal-Elektrolokomotiven vom Typ E68000 stehen in der Auslieferung, 20 neue DE36000-Diesellokomotiven werden unter Lizenz von General Electric gebaut. Beide Projekte werden durch die TCDD-Tochter Tülomsaş in Eskişehir abgewickelt. 2500 neue Güterwagen sind bestellt und sollen veraltetes Rollmaterial ersetzen. Im Rahmen des nationalen Zugprojektes „Milli Tren Pro-

jesi“ soll neues, in eigener Provenienz entwickeltes Rollmaterial zur Serienreife gebracht werden. Vier Schwerpunkte gehen dabei in die Entwicklung: ein neuer Hochgeschwindigkeitszug, der im nächsten Jahrzehnt bei Tülomsaş in den Serienbau gehen soll; außerdem je eine neue Generation von DMU- und EMU-Zügen sowie neue Güterwagen.

Alle Großstädte mit über einer halben Million Einwohner werden mit Metro-, Tram-, S-Bahn- und Monorail-Linien versehen. Istanbul allein soll bis 2023 insgesamt 400 neue Streckenkilometer erhalten. Insgesamt sind bis 2023 knapp 3000 neue Wagen für den innerstädtischen und den Nahverkehr geplant, davon zwei Drittel als Metro-Fahrzeuge. Die notwendigen Investitionen werden unter anderem von der Europäischen Bank für Entwicklung und Wiederaufbau sowie der Europäischen Investitionsbank (EIB) mit Krediten unterstützt. Doch nicht nur europäische Unternehmen kommen bei der Vergabe zum Zug, auch Firmen aus Japan, Südkorea und China bieten erfolgreich mit.

Außerdem stehen größere Infrastrukturprojekte, wie eine dritte Bosphorus-Brücke (Inbetriebnahme Ende 2015), für den Straßen- und Bahnverkehr im Bau. Auch neu zu errichtende Hafenan-

anlagen wie der Çandarlı Port bei Izmir (mit einer Endkapazität von 25 Millionen TEU) sollen mit Bahnan-schlüssen versehen werden. Ebenso beschafft TCDD zwei neue Bahnfähren für den Verkehr ab Sommer 2015 auf der osttürkischen Seestrecke Tavan-Van – mit je der zehnfachen Kapazität gegenüber den bisherigen. Damit kann der Iran besser an das Bahnnetz angebunden werden.

Dieses enorme Investitionsprogramm hat aber auch erhebliche Konsequenzen, die für westeuropäische Verhältnisse undenkbar sind:

- Ganze Strecken und Bahnhöfe, so auch weite Teile der Hauptlinie Eskişehir-Istanbul, wurden über Monate, teils Jahre stillgelegt.
- Das bringt mit sich, dass der Bahnverkehr sowohl im Passagier- wie auch im Frachtbereich völlig zum Erliegen kommt und wieder neu entwickelt werden muss.
- Alte und neue Signaltechniken wechseln sich auf den Strecken laufend ab, teils hinken sie der Strecken-Inbetriebnahme hinterher. Die Folge davon sind Zeitverluste und ein höheres Sicherheitsrisiko respektive Restriktionen im Lokomotiven-Einsatz.

Dass sich das aber auch lohnen kann, zeigen die Verkehrsentwicklungen auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken: Der Personen-Marktanteil ist



Die mit der koreanischen Firma Hyundai Rotem und der tschechischen Škoda Transportation entwickelte E68000 wird in Eskişehir durch das Lokomotiven-Werk Tülomsaş von TCDD gebaut.

bereits vom knapp zweistelligen Bereich auf über 70 Prozent für die Bahn gestiegen.

China investiert mit

Im Bereich des Trassenbaus für die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Eskişehir nach Istanbul waren in einem türkisch-chinesischen Konsortium die Firmen China Railway Construction Corporation sowie China National Machinery Import and Export Corporation beteiligt. Dieser Streckenneubau durch das Gebirge wurde teilweise durch chinesische Kredite an TCDD finanziert. Die Handels- und Wirtschaftskooperation zwischen der Türkei und China wurde 2010 zu einer strategischen Partnerschaft ausgeweitet. Das damalige Handelsvolumen von 19,5 Milliarden US-Dollar (17,2 Milliarden Euro) soll bis 2020 auf 100 Milliarden US-Dollar (88,4 Milliarden Euro) ausgebaut werden.

Liberalisierung

Die Modernisierung des türkischen Bahnsektors wie die Annäherung der Standards an die EU bewirkten, dass im November 2011 die Struktur des vertikal organisierten Staatsbetriebes TCDD neu definiert wurde. Gegenüber dem Minister für Transport und Kommunikation soll eine unabhängige Regulierungs- und Sicherheitsbehörde den Bahnbetrieb überwachen. Unter der neuen Gesellschaft wird TCDD Taşımacılık A.Ş. den Bahnbe-



Mit Unterstützung chinesischer Ingenieurskunst und Finanzierung wurde die 250-km/h-Strecke von Eskişehir nach Istanbul/Pendik gebaut: 28 Tunnel, 22 Viadukte und 27 Brücken waren zu erstellen. Insgesamt wurden 24 Millionen Kubikmeter Gestein verschoben.

trieb übernehmen, TCDD bleibt als zuständige Infrastruktur-Gesellschaft bestehen. Die Privatisierung der TCDD-Häfen wird fortgesetzt. Im Bereich der Produktion und Instandhaltung sowie dem Betrieb von 19 Logistikzentren wurden noch keine Entscheidungen getroffen.

Das neue Liberalisierungsgesetz 6461 trat im Mai 2013 in Kraft und bezieht sich nur auf die nationale Ebene. 6461 nennt drei Typen von Marktaktivitäten, die durch öffentliche oder private Firmen erbracht werden können:

- Ausführung von Infrastrukturprojekten
- Bahnnetzwerke, auch unter Vergabe an Dritte
- Führen von Personen- und Güterzügen auf dem nationalen Bahnnetz (open access)

Während einer Übergangsperiode von fünf Jahren werden TCDD respektive TCDD Taşımacılık A.Ş. noch Subventionen erhalten. Regionale Abteilungen sind davon nicht betroffen. Die Beförderung von Passagieren mit Open-access-Zügen soll 2018 beginnen.

Fragezeichen Frachttransit

Die Türkei hat sich zum Ziel gesetzt, ein internationaler Eisenbahn-Fracht-knoten zu sein, der den Osten mit dem Westen sowie den Norden mit dem Süden verbindet. Mehrere Projekte sollen diese Position der Türkei stärken: Der Marmaray-Tunnel verbindet Europa und Asien. Der Ausbau der Kars–Achalkalaki–Tiflis–Baku-Eisenbahn soll die Verbindung der Türkei durch Georgien und Aserbaidschan ans Schwarze Meer und weiter nach Turkmenistan sicherstellen; der Samsun–Kavkaz-Fährdienst über das Schwarze Meer verbindet die Türkei direkt mit Russland.

Die ebenso anvisierte alternative Verbindung zwischen China und Europa via Iran und die Türkei hat eher schlechte Aussichten, da Kasachstan und Russland bereits eine Relation mit 15 Tagen Durchfahrzeit etabliert haben. Turkmenistan, Usbekistan und Kirgisistan richten sich ebenfalls

auf die Nordroute nach Europa aus. Auch die Anbindung von Indien und Pakistan über den Iran und die Türkei ist zu langsam, unzuverlässig und zu teuer wegen vieler Grenzüberschreitungen und ungenügender Dienstleistungen.

Besser würde die Relation Europa nach dem Mittleren Osten aussehen. Doch im Moment sind die Verbindungen nach Syrien respektive in den Irak unterbrochen, Iran hat noch erheblichen Nachholbedarf, um wettbewerbsfähig zu werden. Andererseits haben türkische Häfen sehr häufig Container-Dienstleistungen nach Europa und stellen eine breite Reihe von Alternativen für CIS-Länder ins Mittelmeer, zur Ägäis und zum Marmarameer zur Verfügung. Der Engpass hierbei bleibt vorerst die eher punktuelle Anbindung der türkischen Häfen an das Bahnnetz.

Licht und Schatten auf der Seidenstraße

Der Ausbau des türkischen Eisenbahnnetzes dient in erster Linie dazu, das seit 1950 an den Straßenverkehr verlorene Terrain wieder zurückzuerobieren. Eine internationale Bedeutung, insbesondere im Güterverkehr, hängt noch von verschiedenen regionalen Bahnprojekten ab und dürfte erst Ende des nächsten Jahrzehnts Früchte tragen. So wird es noch ein langer Weg bis zur erfolgreichen Auferstehung der alten Seidenstraße. Dieser Handelsweg führte von China komplett durch das Osmanische Reich des 16. Jahrhunderts bis nach Europa.

*Von Peider Trippi
Fachjournalist Schweiz
mit Unterstützung von
Rail Turkey*

ANZEIGE

STORM
Technologie und Service
für Motoren und Antriebe



Instandhaltung von
Antriebsmotoren

Mechanische Bearbeitung
und Fertigung

Motoren- und
Ersatzteile



24/7
Service-Telefon
+49 5977 73-247

August Storm GmbH & Co. KG · August-Storm-Straße 6 · 48480 Spelle
Fon +49 5977 73-0 · Fax +49 5977 73-138
info@a-storm.com · www.a-storm.com