

Istanbul näher rücken

Gütertransportzeiten von der Bosphorus-Metropole nach Deutschland könnten kürzer werden



Nadelöhr Istanbul: Für die oft abenteuerlich beladenen Lkw gibt es nur eine Bosphorus-Brücke von Europa nach Asien zum Containerhafen Haydarpasa.



Von Jens Kohagen

Für Transporte zwischen der Türkei und Deutschland gibt es innovative Ideen. Das DVZ-Länderforum Türkei in München informierte über die Konzepte „Trailer Train“ und „Bosphorus-Sprinter“ sowie die Verschiffung von 45-Fuß-Seecontainern auf „Meeresautobahnen“.

Laufzeiten von fünf oder gar vier Tagen auf der Strecke von Istanbul nach Deutschland sind zu schaffen – sei es mit zwei Fahrern auf dem Lkw, sei es auf dem Seeweg über Triest (Italien) und dann auf der Schiene bis Salzburg (Österreich). Dies zeigte die Diskussion auf dem DVZ-Länderforum Türkei. Ein Versuchszug mit einer Mehrsystem-Lok hat diese Zeiten sogar noch unterboten und die Strecke in der Rekordzeit von 72 Stunden zurückgelegt.

Die Entfernung von gut 2000 km eignet sich idealerweise, um über intermodale Verkehre nachzudenken. Das entsprechende Güteraufkommen ist auch vorhanden. Dabei bieten sich heute zwei Alternativen zur Straße an: der Transport per Bahn oder der unbegleitete

Transport von Sattelauflegern per Ro/Ro-Schiff nach Triest und dann weiter auf der Schiene nach Salzburg. Erst ab der Mozartstadt geht es dann auf der Straße weiter.

Kein ÖBB-Angebot. Diese Route wurde im Rahmen des nun abgeschlossenen Alpine-Freight Railway-Projektes (AlpFRail) ausgeklügelt. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) konnten zunächst auf der Strecke Triest-Salzburg keine freien

die Probleme bei den weichen Faktoren. Das LKZ beteiligte sich federführend am AlpFRail-Projekt. Heute gibt es in Triest durch geschickte Fahrpläne täglich drei Schienen-Verbindungen mit einer Kapazität von je 19 Trailern. Diese kommen auf wöchentlich 13 Ro/Ro-Schiffen unbegleitet aus Istanbul oder Izmir.

„Idealerweise ließe sich diese Route auf der Schiene über Rosenheim und Nürnberg bis Aschaffenburg verlängern und ab Triest innerhalb von 48 Stunden bedienen,“ erläutert Fischer das Konzept „Trailer Train“. Leider verhindert jedoch der bis 2008 im Bau befindliche Schwarzkopf-Tunnel hinter Würzburg diese Lösung, so dass bisher in Nürnberg Endstation des Trailer Trains ist.

Alternativ zum Short-Sea-Weg werden auch auf der Schiene neue Verkehre entwickelt. Das Problem sind dabei die unterschiedlichen nationalen Eisenbahnsysteme, die sich hinsichtlich der Sicherheitstechnik, der Signaltechnik und der Ausbildung der Lokomotivführer unterscheiden. Das führt trotz durchgehender Schienenstränge zu erheblichen Verzögerungen an den Grenzen.

Der Türkei-Container-Shuttle, der wöchentlich für Woolworth zwischen Istanbul und Duisburg verkehrt, braucht sechs Tage für die 3000 km.

Die Antwort auf diese Herausforderung ist das Konzept des „Bosphorus-Sprinters“, ebenfalls im Rahmen des AlpFRail-Projektes entwickelt. Es handelt sich dabei um Güterzug-Lo-

und Steuersystem der Lokomotive speziell auf jedes der sechs Netze, die durchfahren werden, eingestellt werden.

45-Fuß-Seecontainer. Einen ganz anderen Ansatz für Türkei-Verkehre verfolgt das Projekt, das Rainer Völmle, Geschäftsführer der Business Innovation Partner (BIP) aus Böblingen, vorstellte. Er regt an, auf so genannten „Meeresautobahnen“ palettenbreite 45-Fuß-Seecontainer zu transportieren. Durch das gegenüber dem Straßencontainer veränderte Grundmaß passen mehr als 33 Paletten in eine Box. Außerdem entfällt die Ladungssicherung im Container.

Allerdings hat sein Projekt einen gewaltigen Pferdefuß: Die speziellen Schiffe, die diese Container mit einer Geschwindigkeit von 25 Knoten bewegen können, müssen erst noch gebaut werden. Diese Geschwindigkeit geben nämlich die Ro/Ro-Schiffe vor.

Für den optimalen Schiffstyp mit einer Kapazität von 480 45-Fuß-Containern, von denen dann drei auf der Route Triest-Türkei verkehren sollen, wird noch ein Investor gesucht, der mit 130 Mio. EUR einsteigt. Ihm winken dann allerdings auch Renditen um die 40 Prozent.

DVZ 21.12.2006 (fk)

www.lkprien.de

www.bip-vision.turkbiz.net



Diskussion beim DVZ-Länderforum Türkei über die Laufzeiten bis nach Deutschland.



BIP-Chef Rainer Völmle in München

komotiven, die mehrsprachig ausgestattet sind. Alle Beschriftungen sind in den Landessprachen der Durchgangsländer ausgeführt und die Displays für die Lokführer lassen sich auf die jeweilige Sprache einstellen. Außerdem kann das Sicherheits-