



Die Türkei ist weltweit eines der führenden Länder im Aufbau und dem Betrieb von ERTMS. Auf allen Neubaustrecken wird der Standard ETCS L1 installiert. Auch die West-Ost-Korridore nehmen nun konkrete Formen an und ermöglichen alternative China-Verbindungen.

Türkei

Wichtiges Bahnjahr 2019

In den letzten Jahren fokussierte sich die Türkei auf den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den wichtigsten Zentren. 2019 stehen die Durchgängigkeit und Anbindungen nach Europa, der Ausbau der innerstädtischen Verbindungen und der ETCS-Ausbau im Vordergrund.

Beträchtliche Investitionen in die türkische Bahn-Infrastruktur „katapultieren“ das historische Bahnnetz in den letzten zehn Jahren in die Neuzeit. Neben einem ausgedehnten Hochgeschwindigkeitsnetz kann 2019 erstmals eine durchgehende Bahnverbindung ab Georgien über Kars nach Bulgarien genutzt werden. Die dritte Trasse in ETCS Level 1 im Marmaray-Tunnel wird 2019 die Stationen im Westteil der Metropole erstmals an das HGV-Netz im restlichen, östlichen Landesteil anbieten. Dem Güterverkehr wird der Tunnel zwischen Mitternacht und den frühen Morgenstunden neu zur Verfügung stehen.

Moderne Zugbeeinflussung

Die Türkei hat sich ganz dem ETCS-System verschrieben. Alle Neubaustrecken werden mit dem ETCS-Standard Level 1 ausgerüstet (s. Grafik oben). ETCS Level 2 wird nur auf der HGV-Linie Polatli (Provinz Ankara) und Ko-

nya eingesetzt. Die Metro B1 Halkalı-Marmaray-Gebeze wird ab März 2019 durchgehend unter CBTC betrieben. Bei den Communication-Based-Train-Control-Systemen werden die Fahrerlaubnis und die Steuerungsbefehle über Datenkommunikation zwischen den Schienenfahrzeugen und der Streckenausrüstung übermittelt und gelten weltweit als Metro-Standard. Diverse verkehrsreiche Strecken wurden landesweit auf Level 0 aufgerüstet. In der Ost-Türkei mit schwachem Verkehr verbleiben aber nach wie vor mehr als 3000 Kilometer, die mittels TMI-Standards betrieben werden. Dieses manuelle, telefonbasierte System arbeitet mit lokalen Stationen und einem Linien-Dispatcher.

Westanbindung und Neueröffnungen

Dieses Jahr starten die Infrastrukturarbeiten an der Hochgeschwindigkeits-Linie zwischen Halkalı, im Westteil

von Istanbul, und der Grenzstadt Kapıkule nach Bulgarien. Insgesamt sollen auf der Strecke sieben Städte und die touristisch wichtige Stadt Edirne bedient werden. Die Linie wird für 200 Kilometer pro Stunde ausgelegt und soll vorerst mit E68000-Reisezügen wie dem Sofia- und dem Bosphorus-Express bedient werden. Die Streckenlänge beträgt 230 Kilometer und soll 2022 ganzheitlich nutzbar sein. Der Kontrakt für die Linie Çerkezköy-Kapıkule wurde für 820 Millionen Euro vergeben und beinhaltet eine Doppelspurlinie, 25 Kilovolt, 50 Hertz Elektrifizierung, ETCS Level 1, Anpassungen der Stationen und den Abbau der alten Linie.

Der erste Höhepunkt der Eröffnungen wird in Istanbul sein, das erstmals eine durchgängige West-Ost-Anbindung über den Bosphorus erhält. Mit den fertiggestellten Bahnhöfen Haydarpaşa und Halkalı wird ein Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz erreicht. Im Marmaray-Tunnel steht hierfür das mittlere der drei Gleise mit ETCS L1 zur Verfügung. Weitere wichtige Eröffnungen werden in diesem Jahr erwartet:

- die Hochgeschwindigkeits-Station Konya in Zentralanatolien;

- Wiederinbetriebnahme nach drei Jahren Unterbrechung der Linie Samsun–Kalin–Sivas (Verbindung Schwarzes Meer mit Zentralanatolien). Die Modernisierung der ersten, in der Türkei 1932 gebauten 380 Kilometer langen Linie erlaubt eine Reisezeitverkürzung von 9,5 auf 5 Stunden und erhöht die Liniengkapazität von bisher 21 auf dann 54 Züge pro Tag. 38 Brücken werden neu gebaut, 41 saniert, um höhere Transportlasten zu gewährleisten und die Erdbeben-Standhaftigkeit zu erhöhen. 47 Tunnel mussten für die Elektrifizierung ausgebaut werden. Die Linie ist für 120 km/h ausgelegt, wurde mit ETCS L1 ausgerüstet und steht heute im Testbetrieb. Eine Verkehrszunahme von 90 Prozent für den Passagierverkehr und 30 Prozent für den Güterverkehr wird antizipiert. Letzteres wird auch die Fähranbindung nach Kavaz/Russland, an der Seestraße von Kertsch, stärken. 80 Prozent der Infrastrukturkosten trägt die EU.
- Die Linie Baku–Tbilisi–Kars–Ankara soll nach erheblicher Verzögerung im dritten Quartal 2019 auch für den Passagierverkehr eröffnet werden. Im ersten Betriebsjahr konnten 110.000 Tonnen Fracht in 116 Zügen über die Dry Port Umladeanlage in Achalkalaki/Georgien abgewickelt werden. Erwartet wird eine Zunahme auf 7 Millionen Tonnen pro Jahr. Im Juli 2018 wurde auch der erste Güterzug über die neue Umspuranlage in Achalkalaki abgewickelt. Der Hauptverkehr betraf Fracht von und nach Kasachstan mit einer um drei Viertel verkürzten Reisezeit gegenüber der bisherigen Anbindung mit der Fähre bei Van und dem Iran.

Boomende Metro in Istanbul

Die längste urbane Zugverbindung in Istanbul über 76,6 Kilometer geht dieses Jahr zwischen Halkalı (mit Anbindung an die IC-Linien nach Bukarest, Belgrad und Sofia) und der Industriestadt Gebze am Marmarameer als B1 in Betrieb und verbindet sich mit verschiedenen Metrolinien. Der schon in Be-

trieb stehende 13 Kilometer lange Abschnitt durch den Marmaray-Tunnel verzeichnet bereits 60 Millionen Personen. Im Endausbau werden auf der Linie B1 über eine halbe Million Passagiere erwartet. Weitere urbane Linien werden 2019 in Betrieb gehen: Im asiatischen Stadtteil sind es die Metro M8 Bostancı–Dudullu mit zwölf Stationen und die M4 zum Sabiha–Gökçen-Flughafen. Auf der europäischen Seite folgen die M7 als fahrerlose Metro Kabataş–Mahmutbey. Bei der Eröffnung wird die M7 die höchste Passagierkapazität in der Türkei haben. Auch die 10 Kilometer lange Straßenbahnlinie Eminönü–Alibeyköy wird in Betrieb gehen. Die M11 Express-Metro verbindet den Finanzdistrikt Gayrettepe mit dem neuen Istanbul Airport und soll ebenfalls noch dieses Jahr eröffnet werden. Die Linie umfasst neun Stationen und ist 37,4 Kilometer lang.

Neue Dynamik im Frachtgeschäft

Das Güter-EVU TCDD Taşımacılık hat 2018 die Zielmarke von 32 Millionen Tonnen überschritten – rund 10 Prozent über dem Vorjahr. Weitere 2 Millionen Tonnen wurden durch zwei private Güter-EVU erbracht. OMSAN Lojistik, ein Tochterunternehmen der OYAK-Industriegruppe, ist der erste Open-Access-Betreiber in der 161-jährigen Eisenbahngeschichte der Türkei. Das Unternehmen betreibt 15 Elektroloko-

motiven, 180 Container-Tragwagen, 350 Zement- und Eisenerz-Wagen mit automatischen Entladevorrichtungen und über 180 weitere Wagen, mehrheitlich von TCDD gemietet. Das Isdemir Stahlwerk, ebenfalls Teil der OYAK-Gruppe, wird 2019 sechs neue EffiS-hunter 600 Diesellokomotiven für den Werk- und Anschlussverkehr erhalten. Das zweite private Güter-EVU Körfez Ulaştırma A.Ş. ist eine Tochter der Tüpraş-Gruppe, des größten Flüssigtreibstoff- und Petrol-Unternehmens der Türkei. Körfez ist das erste Open-Access-Unternehmen im Land, das neue Strecken-Lokomotiven beschafft. Im September 2018 unterzeichnete es eine Bestellung von fünf GE Power Haul PH37ACI diesel-elektrischen Lokomotiven, die durch Tülomsaş als GE-Lizenznehmer in Eskişehir hergestellt werden. Die Dieselloks werden fünf gemietete Power Haul-Lokomotiven von TCDD ersetzen und als Zugloks der über 500 eigenen Güterwagen eingesetzt. Neu im Geschäft wird die Italienische Staatsbahn sein, die mit ADY Aserbaidshans eine Absichtserklärung für den Güterverkehr zwischen Italien und China respektive Iran abgeschlossen hat. Mercitalia Intermodal zeichnet für den Verkehr bis Mersin verantwortlich, ADY wird den Verkehr durch die Türkei und nach Zentralasien abwickeln.

*Peider Trippi,
in Zusammenarbeit
mit RailTurkey*



Intercity-Zug mit E68000, die für 140 km/h ausgelegt ist und zurzeit die einzige moderne IC-Lokomotive der Türkei ist.