



Im Korridor 1 werden Investitionen von über 40 Milliarden Euro getätigt. Als das erste Großprojekt ging 2007 die Betuwe-Linie von Kijfhoek nach Zevenaar in den Niederlanden in Betrieb.

Rhine-Alpine Corridor 1

Leistungssteigerung erfordert Investitionen

Der Bahnkorridor Rotterdam – Genua ist die bedeutendste europäische Verkehrsachse für den Schienengüterverkehr: Die 1400 Kilometer lange Strecke führt von den großen Nordseehäfen Zeebrugge und Antwerpen, respektive Rotterdam und Amsterdam (ZARA) zu dem norditalienischen Mittelmeerhafen Genua.

Mit einem 4000 Kilometer langen Korridorstreckennetz werden insgesamt sechs europäische Seehäfen, über zehn Binnenhäfen und über hundert Umschlagterminals abgedeckt. Ebenso werden damit wichtige Industriestandorte der Niederlande, Belgiens, Deutschlands, der Schweiz und Italiens eingebunden. Die für den Korridor 1 maßgebenden ZARA-Häfen kamen 2013 mit 768 Millionen Tonnen zusammen auf zwei Drittel der gesamten Tonnagen aller Häfen von Hamburg bis Le Havre.

Frachtmarkt – Wachstumsmarkt ?

Je nach Quelle wird dem Bahnkorridor 1 ein Wachstum von 1,3 bis 3 Prozent pro Jahr unterlegt. Hierbei wird das künftige Wachstum des Schienengüterverkehrs wesentlich vom Kombinierten Verkehr (KV) getragen. Gemessen in Tonnenkilometern beträgt heute der KV-Anteil rund ein Drittel des gesamten Frachtaufkom-

mens, bis zum Jahr 2030 wird sich der Anteil auf knapp 50 Prozent erhöhen. Dies nicht zuletzt wegen der neuen Auflagen im Modal Split im Verkehr mit den Seehäfen in Rotterdam und Antwerpen.

Mit dem Ausbau Maasvlakte 2 wird der Hafen Rotterdam sein Container-Umschlagpotenzial von heute zwölf Millionen TEU bis 2030 verdreifachen können. Dabei muss sich gemäß vertraglicher Festlegung der Modal Split für den Lkw/Schiff/Bahn-Hinterlandverkehr von 49/38/13 Prozent auf eine Relation von 35/45/20 Prozent verändern. Dies bedeutet für den Bahngütertransport ein Wachstum von heute rund 18.250 Zügen auf 73.000 Züge, was einer Vervielfachung entspricht.

Doch letztlich wird die konjunkturelle Entwicklung maßgebend sein. Neben Italiens Wirtschaftslage – zurzeit mit negativem Wachstum – werden die geopolitischen Auswirkungen die Wachstumsprognosen eher dämpfen.

Faktisch ist seit der Erholung von der Finanzkrise 2009 bis heute eine Stagnation der Frachtleistungen eingetreten.

Korridorverkehr

Ungeachtet der Wachstumsthematik wurde durch die Einrichtung von „One-Stop-Shops“ für die Bahnfrachtkorridore die Basis für mehr Effektivität und Effizienz gelegt. Die „EEIG Corridor Rotterdam–Genua“ (European Economic Interest Group) ist eine rechtliche Einheit, die dazu von der EU finanziell gefördert wird. Die Infrastrukturbetreiber-Gesellschaften, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreiber sind über Begleitgremien einbezogen und können ihre Bedürfnisse einbringen. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

- Kapazität um 30 Prozent erhöhen;
- Zuverlässigkeit um 30 Prozent steigern;
- Transportzeiten um 30 Prozent reduzieren;
- Kosten um 30 Prozent senken.

Am 24. März 2014 wurden die Korridorverkehre auf den Relationen 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean) in einem Festakt in Gent offiziell eröffnet.

Zentrale Trassenbereitstellung

Auf den Relationen Rotterdam/Antwerpen/Zeebrugge nach Mailand/Novara und umgekehrt wurden 2014 erstmals wöchentlich 72 Tagesrelationen auf zwölf Korridor-1-Trassen organisiert. 2015 werden unter Einbeziehung von Amsterdam und Genua knapp 30 Trassen mit nahezu 200 Relationen angeboten. Wie unterschiedlich dabei die Bedarfslagen für einzelne Streckenabschnitte sind, zeigen die Auswertungen für 2010: Die durchgängigen Korridor-Verbindungen betragen für Belgien-Italien 18 Prozent der Züge, für Holland-Italien 12 Prozent der Züge. Deutschland-Italien erreichte mit 32 Prozent den höchsten Anteil, gefolgt von 18 Prozent für Holland-Deutschland. Mit dem Angebot der seit November 2013 vordefinierten Korridor-Ver-

kehrstrassen, sogenannten PAP (pre-arranged paths), können nicht alle individuellen Bedürfnisse abgedeckt werden. Dies zeigte eine Diskussion im Rahmen der Studienreise der Bahn-Journalisten Schweiz in Karlsruhe.

Für die BLS Cargo sind die Rahmenbedingungen des Vier-Meter-Intermodal-Korridors durch den Lötschberg noch zu wenig adaptiert. DB Schenker hält den Finger auf den wunden Punkt der infrastrukturellen Rahmenbedingungen, die unterschiedliche Zuglängen und Zuglasten auf Teilstrecken zur Folge haben. RheinCargo sieht noch Verbesserungspotenzial in den kurzfristigen Buchungen und den zu starren Prioritätsregeln. Doch ein Anfang in die richtige Richtung ist gemacht und die Einführungsphase lässt noch Spielraum für operative Verbesserungen zum Fahrplanwechsel 2014/15.

Stolpersteine Zuglängen und -gewichte

Die Zugparameter werden durch nationale Vorschriften, Steigungen auf den Streckenabschnitten und die Zuglängen-Beschränkungen der Infrastruktur bestimmt. Beispielsweise ergibt sich für den Nord-Süd-Verkehr das folgende, heterogene Bild für die Zuggewichte:

- Für Einfachtraktionen gelten für Rotterdam-Emmerich 2700 t, Antwerpen-Aachen 2000 t und durch Deutschland bis Basel 2260 t als Limit.
- Lötschberg-Basistunnel 1300 t (2000 t mit Doppeltraktion);
- Gotthard heute 700 t (1400 t), ab 2016 mit Basistunnel 1620 respektive 2000 t;
- Ceneri-Basistunnel in Einfachtraktion 1300 t respektive 2000 t;
- Italien generell 1600 t.

ANZEIGE

5TH ANNUAL



CBTC

WORLD
CONGRESS

CREATING THE **SMARTMETRO** NETWORKS OF THE FUTURE
4 - 6 NOVEMBER 2014, PARK PLAZA VICTORIA, LONDON

CO-LOCATED WITH



SMART METRO

Dedicated stream showcasing how IT and CBTC are forming the foundations for the smart metro networks of the future

THE WORLD'S LEADING CBTC EVENT

Join **300+ CEOs and technical specialists** from global metros and find out why they're investing billions in IT based CBTC networks to **enhance safety, passenger services and revenues**. Organisations attending so far include:

Crossrail • Metro Rio • RFF • RailSis • Rapid KL • London Overground • MTR Corporation • Keolis • Transport Systems Catapult • Taipei Rapid Transit • Metro Corporation • CPTM • Hyderabad Metro • Land Public Transport Commission • ERL • AlamyS • Public Transport Authority of Western Australia • DLR • RATP • HKL • Metroselskabet • University of Basque County • Turin Metro • SMRT • TCDD • Beijing Jiatong University & many more

To view the full agenda please visit www.CBTCWorldCongress.com/Agenda



“ The best conference organisers out there. Best event I've been to. Excellent. ”

George Hacken,
Senior Director, **NYCT**

Organised by:



BOOK
NOW

WWW.SMARTRAILWORLD.COM/PRIVATBAHN

