

Güterverkehrskorridor erlaubt Optimierung des Bahntransportes

In 24 Stunden von der Nordsee zum Mittelmeer

Um den Güterbahntransport wettbewerbsfähig zu machen und die Nutzung seiner Kapazitäten zu optimieren, wurde 2010 im Rahmen der Europäischen Union ein Netz von neun Korridoren geschaffen. Durch die EU-Verordnung 913/2010 wurden die Infrastrukturbetreiber verpflichtet enger zusammenzuarbeiten, grenzüberschreitend durchgehende Trassen anzubieten und den Trassenbestellprozess zu vereinfachen.

Seit 2013 sind diese Güterverkehrskorridore in das trimodale Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) eingebunden. „Eine der aktivsten Bahnachsen dieses europäischen Netzes ist der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Güterverkehrskorridor 2 Nordsee-Mittelmeer“, erläuterte Matthieu Maeselle von der Korridor-Direktion in Brüssel gegenüber Fachjournalisten im Rahmen einer Studienreise entlang des Korridors.

Dieser nimmt seinen Ausgang in den Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen, wobei auch Amsterdam, Zeebrügge, Dünkirchen sowie über Calais und den Eurotunnel auch London angeschlossen sind. Er führt über Belgien und Nordfrankreich einerseits nach Basel

und andererseits über Dijon und Lyon nach Marseille. Somit ist eine direkte Verbindung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer geschaffen, aber von Basel aus gibt es – ebenfalls auf der Schiene, aber außerhalb des Korridors – auch Verbindungen nach Norditalien und dort beispielsweise zum Hafen Triest, der Anlaufpunkt für Fähren aus der Türkei ist. Andererseits gibt es in Frankreich in Richtung Süden Verbindungen über den Atlantikkorridor 4 oder den Mittelmeerkorridor 6 nach Spanien und Portugal.

Gründungsmitglieder des Gütertransportkorridors 2 sind die niederländischen, belgischen, französischen und britischen Infrastrukturbetreiber ProRail, Infrabel, SNCF Réseau und Network Rail sowie Eurotunnel. Als Partner haben sich die luxemburgischen Infrastruktur- und Bahnunternehmen ACF und CFL sowie Trasse Schweiz (TS) und Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) angeschlossen. Ein ganz wesentlicher Vorteil für die Nutzer ist der One-Stop Shop (OSS) für die zentrale Trassenvergabe am Sitz der Korridorverwaltung in Brüssel. Hier finden über das tagtägliche Management hinaus auch die Beratungen über die technische und betriebsorganisatorische Entwicklung des Korridors statt. Beispielsweise gibt es Arbeitsgruppen für die Installation des European Train Control System (ETCS) für die Zugbeeinflussung und das Mobilfunksystem GSM-R, um schrittweise alle Strecken zu ERTMS-Korridoren aufzurüsten. Auch die untereinander abgestimmten Unterhaltungs- und Modernisierungsarbeiten am Netz werden hier gemeinsam und für drei Jahre im Voraus geplant und beschlossen.

Seit 2013 haben die beteiligten Länder dafür mehr als 500 Mio. Euro investiert und bis 2030 liegen 60 Projekte mit einem Finanzierungsbedarf von zusammen 6 Mrd. Euro vor. „Durch die schrittweise Vereinheitlichung der Technik und der betrieblichen Abläufe und indem die internationalen Züge Priorität bei der Vergabe der besten Trassen haben, soll der Güterbahntransport immer schneller, effizienter und nicht zuletzt sicherer werden und den Kunden bestmögliche Qualität der Leistungen bieten“, meint Korridor-Manager Matthieu Maeselle. Er präzisiert, dass sich das insgesamt 4.663 km umfassende Streckennetz des Güterverkehrskorridors 2 über sechs Länder erstreckt und insgesamt 118 Terminals einschließt. Im Jahre 2016 verkehrten hier 35.000 internationale Güterzüge, auch wenn die Zahl der nationalen Züge auf diesen Strecken nach wie vor hoch ist. „Hier liegen für den internationalen Verkehr noch Reserven“, schätzt Maeselle ein. So entfallen von den für das Jahr 2017 vergebenen Trassen im Umfang von 15,1 Mio. km allein 7,1 Mio. km auf den Korridor. „Ihm ist es zu verdanken, dass die Güterzüge die Strecke vom Mittelmeer bis zur Nordsee heute in weniger als 24 Stunden zurücklegen.“ Allein 2016 haben sie auf dieser Achse eine Million Lkw-Fahrten erspart und seit 2013 sind es bereits vier Millionen.

Ralf Klingsieck

