



Bahnhof Laibach
16.03.2009 um 08.30 Uhr



Serbisch-bulgarische Grenzstation Dimitrovgrad
17.03.2009 um 03.00 Uhr



Terminal Halkali 17.03.2009 um 19.30 Uhr

Projekt Laibach – Istanbul/Halkali “25”

Die Bahnen auf dem Pan-Europäischen Korridor X entlang der Achse Laibach – Istanbul entschieden sich die BAC Initiative für Südost Europa zu realisieren. Ihr Ziel ist es die Fahrzeit, die sich derzeit auf ca. 60 Stunden beläuft auf 25 Stunden zu verkürzen.

Am 16. März 2009 um 08.30 Uhr begann die Reise des Container Zuges namens Bosphorus Europe Express nach Istanbul, genauer gesagt zum Halkali Container Terminal. Dieses Angebot stammte von dem Transportdienstleistungsunternehmen AdriaKombi und Kombiverkehr. Dies wird den Fahrgästen aus Slowenien, Deutschland und der Türkei auf dieser Route einmal in der Woche seit bereits einem Jahr angeboten.

Entsprechend dem derzeitigen Fahrplan, deckt der Zug eine Distanz über 1.577 km in ca. 60 Stunden ab. Unterwegs durchquert er aufgrund verschiedener Stromversorgungen (3 kV DC, 25 kV/Hz) 5 Länder, und Drittländer (nur zwei Staaten sind EU-Mitglieder), die Lokomotiven werden 8-mal ausgetauscht, der Zug bleibt aufgrund administrativen und technischen Formalitäten bei den Grenzübergängen stehen (Bremsleistungstests, wiederholtes erstellen



von Dokumenten), aber auch um verschiedene Prozeduren durchzuführen, welche von den Staatsbehörden verlangt werden (Zoll, Phytopathologische und Veterinäre Inspektionen, etc.). Die Geschwindigkeit des Zuges muss an verschiedenste Verhältnisse der gegebenen Infrastruktur sprich Engpässe, angepasst werden (260 km nicht elektrifizierte Strecken, 200 km eingleisige Strecken, wo manche Abschnitte eine Steigung von 29 ‰).

Vor drei Monaten haben die Eisenbahnen eine Sitzung einberufen und analysierten die Möglichkeiten der Fahrzeitreduzierung. Aufgrund der gegebenen Infrastruktur Bedingungen, konzentrierte man sich auf die Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten und auf die Optimierung der Prozesse an den Grenzübergängen. Durch den Einsatz der Interoperability Mehrsystem- und der Diesel Lokomotive, welche für die Testfahrt von der MRCE Dispolok bereitgestellt wurde, wurde ein großer Beitrag zur Reduzierung der Fahrzeit geleistet. Unter diesen besonderen Umständen wurde damit gerechnet, dass der Promotionszug sein Ziel in 37 Stunden erreicht. Schließlich traf der Zug bereits nach 35 Stunden in Halkali ein, dass sind 2 Stunden weniger als erwartet.

Die Promotionsfahrt des Zuges, welche der Route entlang mit Priorität behandelt wurde (als Sonderzug), sollte bestätigen, dass eine kreative Kooperation und ein gemeinsamer Wille von verschiedenen Teilnehmern zum Erfolg führen können. Auf der anderen Seite, werden sich Aufgaben herauskristallisieren, welche eine gemeinsame Lösung erfordern um die Ziele der Vereinbarung teilweise zu realisieren: „European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) und „European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) – welchen zufolge nach die Zugaufenthaltsdauer maximal 30 Minuten betragen darf. Das bedeutet eine Errichtung von gemeinsamen Grenzübergängen, auf welchem die Prozeduren simultan durchgeführt werden, treuhänderische Akzeptanz der Züge, Entwicklung eines elektronischen Frachtbriefes für die Warensendung und eines elektronischen Datentransfers (Bekanntgabe der Sendung) zwischen den Bahnen und der Zollbehörde (zurzeit wird es per Fax oder E-Mail durchgeführt), Interoperabilität der Lokomotiven. Eine Fahrzeit Einsparung wird langfristig gesehen auch durch die geplanten Sanierungsprojekte der Infrastruktur von Laibach bis Halkali erreicht. Langfristig gesehen schätzt man, dass diese Maßnahmen eine Fahrzeitverkürzung von über 6 Stunden ergeben.

Die Bahnen wollen die Qualität ihrer Dienstleistungen auf dem Paneuropäischen Korridor X und zugleich ihre Wettbewerbsfähigkeit zum Straßentransport erheblich steigern. Der Transportfluss zwischen der Türkei und der EU Mitgliedsländer ist eine Chance aber auch eine Herausforderung, die Bahnen müssen sich dies zu Nutze machen. Die statistischen Daten der Gütertransporte zwischen der Türkei und einigen EU-Ländern (Frankreich, Deutschland, Österreich und Italien) zeigen, dass die Gütertransporte im Jahre 2006 20 Millionen Tonnen betragen, jedoch waren die Bahnen an diesen Gütertransporten nur mit einem Marktanteil von 2 % beteiligt.

Quelle: Slovenske Železnice d.o.o.