

Türker Ahi

Die Lage der Eisenbahn in der Türkei 2012

Historie

Es war das Jahr 1870, und das Osmanische Reich war kurz vor dem Staatsbankrott. Kalif-Sultan Abdulhamid II kam an die Macht, und versuchte, den europäischen Aufschwung ins Visier zu nehmen, um das Reich zu stabilisieren und die vorhandene Situation nach besseren Beispielen aus dem Ausland zu ändern. Er stellte ein politisches Programm auf, in dem der Bau von Eisenbahnen an erster Stelle erschien.

Sogar in seiner Autobiographie weist er drauf hin: „Ich beschleunigte den Bau der Anatolischen Eisenbahn mit allem Nachdruck. Zweck der Bahn ist es, Mesopotamien und Bagdad mit Anatolien zu verbinden und den Persischen Golf zu erreichen. Dies wird Dank deutscher Hilfe gelingen. Getreide, das zuvor verdarb, findet Märkte und unsere Bergwerke erhalten Zugang zum Weltmarkt. Für Anatolien ist damit eine gute Zukunft vorbereitet. Der Kampf der Großmächte um den Bau der Bahnen auf dem Gebiet unseres Reiches ist bedrohlich und verdächtig. Auch wenn es die Großmächte nicht zugeben: Die Bahnen sind nicht nur für die Wirtschaft wichtig, sondern auch aus politischen Gründen.“

Die erste Eisenbahnstrecke wurde in Izmir im Jahr 1856 über Torbali und Selçuk nach Aydin mit einer Länge von 73 km eröffnet. Es entstand zwar eine staatliche Eisenbahnpolitik, die auch zu den erzielten einzelnen Verbindungen führte, aber nicht zu einem Eisenbahnnetz. Das war der Beginn einer Entwicklung von Widersprüchen, die bis heute nachwirken.

Die heutige Situation der Eisenbahn

Die Türkische Staatsbahn „Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)“ wurde durch ein Gesetz vom 23. Mai 1927 gegründet, vier Jahre nach der Gründung der Türkischen Republik durch den auch heute allgegenwärtigen Kemal Atatürk.

Bis Mitte der 1950er Jahre war die Eisenbahn in der Türkei das wichtigste Verkehrsmittel. Seitdem wurde sie durch den Straßenverkehr immer unbedeutender. Der Schienenverkehr wurde vernachlässigt, Vorrang hatte der Ausbau der Straßen. Zwischen 1950 und 1997 wuchs das Straßennetz um 80 %, das Schienennetz jedoch nur um 11 %.

Das Schienennetz ist in weiten Teilen immer noch eingleisig, mit bis zu 50 Kilometer langen Abschnitten ohne Kreuzungsmöglichkeit. Die Auswirkung dieser Abschnitte auf die Kapazität des Netzes ist offenkundig und behindert

besonders um die Häfen und die großen Städten die gewünschte Steigerung von Zugzahlen, Fahrgästen und Fracht. Die Länge des konventionellen Schienennetzes beträgt heute rund 10.984 km, davon sind rund 20% elektrifiziert und 24% signalisiert. Am türkischen Verkehr Schiene-Straße macht der Anteil der Eisenbahn bei den Reisenden am gesamten Verkehr nur noch 1,7% aus. Das sind absolute 38% weniger als 1950, beim Güterverkehr um 60%. Diese Entwicklung ist weit dramatischer als im Europa dieser Zeit.

Personenverkehr und Hochgeschwindigkeitszüge:

Der Personenverkehr der TCDD ist vergleichsweise spärlich. Ausnahmen sind

die S-Bahnnetze um Istanbul, Ankara, Izmir und Mersin bzw. Adana, die beiden neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken, der Nachtzugverkehr zwischen Istanbul und Ankara und einige wenige Regionalverbindungen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den konventionellen Strecken liegt meist unter der des recht dichten Netzes der Linienbusverkehre. Allerdings liegen die Fahrpreise der Eisenbahn etwa bei der Hälfte der Bus-Fahrpreise.

Aktuelle Fahrpläne des Gesamtnetzes sieht man schon seit mehreren Jahren nicht mehr, und auch im Internet wird nur ein Teil der Verbindungen veröffentlicht. Für den regionalen Verkehr im Raum Izmir (bis zu 300 km Entfernung) und für den echten Fernverkehr werden seit dem Frühjahr 2007 Fahrplan-Broschüren herausgegeben. Ansonsten sind die Fahrpläne nur auf den Bahnhöfen ausgehängt.

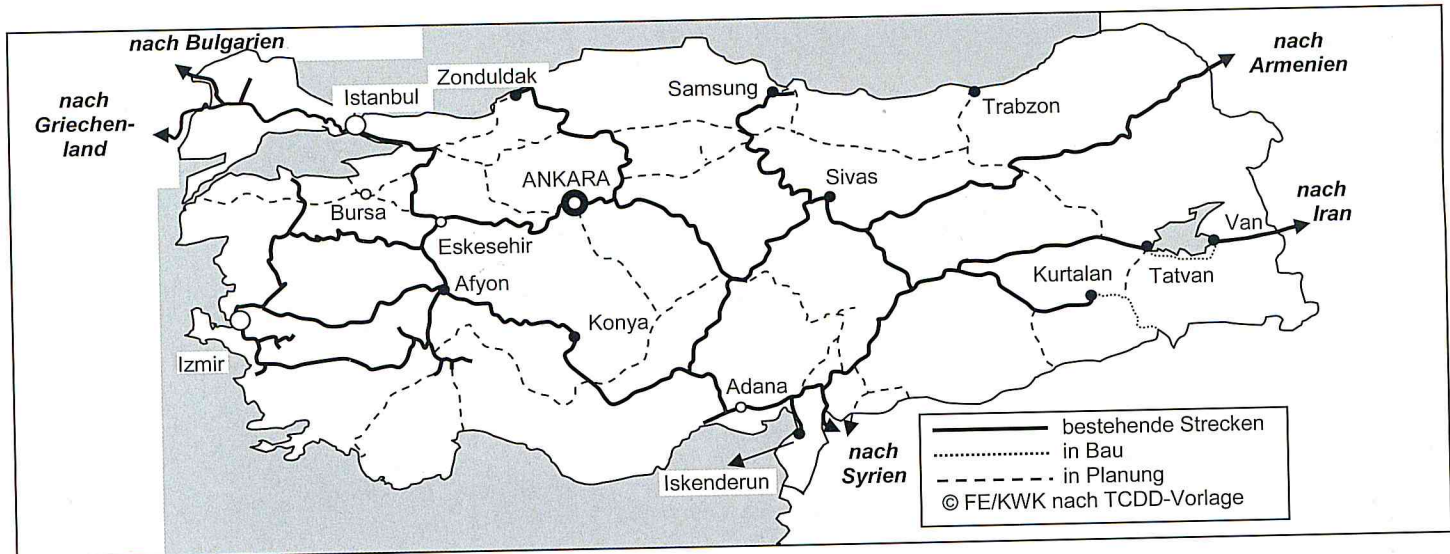
Nach jahrzehntelangen Investitionen und fühlbaren Verbesserungen im Straßennetz und im Flugverkehr erkannten Bevölkerung und Politik, dass diese Investitionen alleine die Verkehrssituation nicht überall verbessert hatten. Insbesondere in den schnell wachsenden Großstädten im Westen und zwischen ihnen entwickelten sich mit Bevölkerung- und Wirtschaftswachstum zum Teil chaotische Verkehrsverhält-

Tab.: Anteil der Reisende aufgeteilt nach Verkehrsmittel

Jahr	Straße/ Bus (%)	Bahn (%)	Schifffahrt (%)	Flugzeug (%)
1950	50	42	8	0
1960	73	24	2,2	0,8
1970	91	8	0,3	0,7
1980	95	4,5	0	0,5
1990	97	2,1	0	0,9
2000	97	2	0	1
2008	96	2	0	2
2009	65,8	1,7		2,5



Die Izmir-Alsancak Station der ersten Eisenbahnstrecke Izmir-Aydin.



nisse. Der Bau von Straßen-, Stadt- und U-Bahnsystemen begann in den neunziger Jahren und setzt sich beschleunigt bis heute fort.

Um ein neues Image zu gewinnen, Prestige zu erhöhen und zu zeigen, dass Eisenbahn-Reisen beliebt, sicher und zuverlässig sein können und auf vielen Relationen Bus- und Flugverkehr überlegen sind, hat die TCDD mit massiver Unterstützung der Regierung ein neues und modernes Gesicht gezeigt; „YHT (Hochgeschwindigkeitszug - HGZ)“.

Nachdem ersten Erfolg im Jahr 2009 mit der Eröffnung der Linie Ankara - Eskişehir (Länge von 245 km, Reisezeit 95 min.) hat TCDD bereits am 24.08.2011 die zweite Hochgeschwindigkeitsstrecke Ankara - Konya geöffnet. Es besteht eine hohe Nachfrage, dass man meist eine Woche vorher sich die Tickets bestellen muss. Männer, Frauen, Kinder ... einfach alle Personen aus verschiedenen Regionen kommen nach Ankara oder Konya, um einmal mit dem HGZ fahren zu können.

Es steigert den nationalen Stolz und gibt den Leuten den Eindruck, auch die Türkei habe ein modernes Eisenbahn mit viel Komfort und Zuverlässigkeit. Geschwindigkeit, Komfort und Aussehen waren immer schon besonders beachteter Faktoren der türkischen Kundschaft. Qualität und Sicherheit wurden erst später in die Liste der Prioritäten aufgenommen.

Die Zukunft

Es kam in den letzten Jahren zu mehreren Eisenbahnunfällen auf den konventionellen Strecken. Diese Unfälle verstärkten im Vorstand der TCDD die Sorge, dadurch das durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr entstandene positive Image wieder zu verlieren. Seit Anfang 2011 existieren verschiedene Projekte zur Reform der Eisenbahn generell, insbesondere aber zur strategischen Entwicklung der Bahn und von Aktionsplänen zur Reform unter definierten

Zukunftszielen, Kapazitätsanalysen zur Beseitigung von Engpässen und Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus und den Aufbau eines Sicherheitsmanagementsystems nach europäischen Standards.

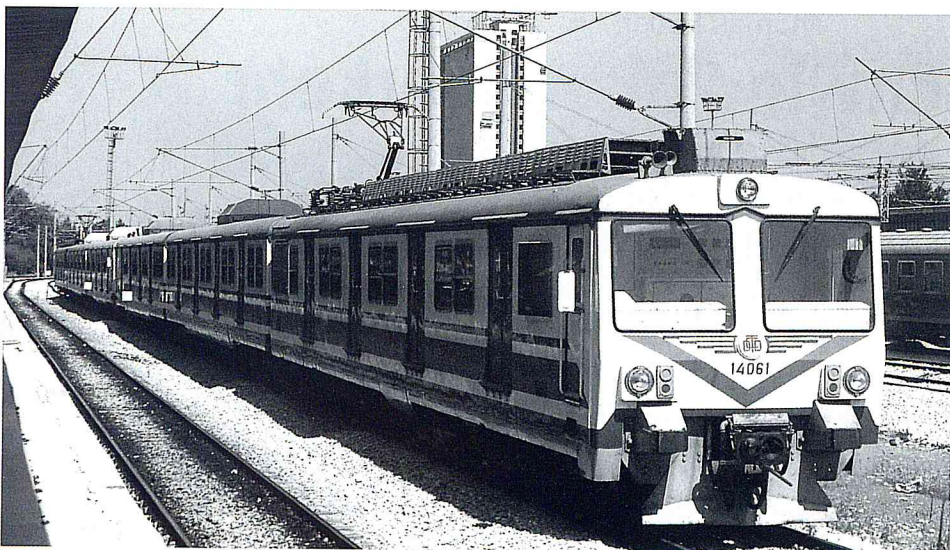
Diese Hauptkomponenten beinhalten folgende Themen im Übersicht:

- Änderung von Organisationsstrukturen, Risiko und Unfalluntersuchungsanalysen als Teil des Sicherheitsmanagementsystem,
- Aufbau einer nationalen Sicherheitsbehörde,
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der finanziellen Lage des Personen- und des Güterverkehrs,
- Reform des Tarifsystems und Verbesserung der Interoperabilität mit

- dem europäischen Netz und mit europäischen Standards zur erleichterten Beschaffung moderner Technik,
 - Neufassung des Eisenbahngesetzes, Kapazitätserhöhung des Eisenbahnnetzes,
 - verbesserte Planung von Fahrplänen,
 - Integration von Seehäfen und Eisenbahnstrecken mit wirtschaftlichen intermodalen Terminals,
 - verbesserte Qualifikation des Personals und
 - Einführung regelmäßiger Weiterbildungsmaßnahmen.
- Dies alles muss geschehen, um die TCDD zukunftsfähig zu machen, auf einen Wettbewerb nach europäischem Muster vorzubereiten und den Prestigegewinn der letzten Jahren zu sichern und auszubauen.



Am 23. September 2011 weist die TCDD ihre Fahrgäste in Ankara unübersehbar auf den 155. Geburtstag der Eisenbahn in der Türkei hin. (Foto: Wolf-Dietrich Geitz)



Im August 2006 dominierten noch die ursprünglichen Fahrzeuge – wenn auch in neuer Lackierung – den Betrieb auf der S-Bahn Sincan – Kayas in Ankara. Im Winter 2011 ist die Verbindung wegen des Baus eines neuen Bahnhofs für Hochgeschwindigkeitszüge und S-Bahnen vorläufig eingestellt. Foto: Wolf-D. Geitz

Die Bahn ist, wie 1870, wieder ganz oben auf der politischen Prioritätenliste angekommen. Es existieren neben den oben aufgezählten Themen auch kulturelle und strategische Faktoren für den langjährigen Niedergang von 1950 bis 2010.

Zukunftsorientiertes und strategisches Denken waren in der Bahn und in der Politik wenig verbreitet. Die Vernachlässigung in der Verkehrspolitik und ausbleibende Reformen des Tariffsystems führten z.B. beim Frachtverkehr zu immer höheren Verlusten, obwohl immer mehr Güter auf der Schiene transportiert werden:

2010	24,34 Mio. t.
2005	20,20 Mio. t.
2001	14,60 Mio. t.
1981	12,80 Mio. t.

Der Grund dafür sind die fehlende Ausrichtung an wirtschaftlichen Ergebnissen, eine dezentralisierte und damit für weite Entfernungen unzuverlässige Transportplanung und unkoordinierte Baumaßnahmen, die immer wieder kurzfristig zu Streckensperrungen und Umleitungen führen.

Ein anderes Beispiel für die seit der osmanischen Zeit andauernden Widersprüche innerhalb des Bahnsystems in der Türkei ist der Aufbau des umfangreichen S-Bahn-Netzes um die prosperierende Millionenstadt Izmir. Es wurden neue Strecken für die Erweiterung des S-Bahnnetzes gebaut und neue Wagen gekauft. Die neuen und die vorhandenen Strecken für den Güterverkehr – der Hafen von Izmir ist einer der großen am Mittelmeer – verfügen über zahlreiche Konfliktpunkte wie die höhengleiche Kreuzung von S-Bahngleisen mit Güterstrecken am berühmten „Block B“. Güterzüge von manchen Hafenteilen müssen S-Bahngleise kreuzen, die in dichtem Takt befahren werden. Man hat zwar gute

Absichten und den Willen zur Verbesserung, die Umsetzung, die Koordination zwischen den Abteilungen und die Planung an sich müssen offensichtlich jedoch noch ordentlich geregelt werden.

Ein weiterer Widerspruch sind die sehr unterschiedlichen Niveaus an Technik und Technologie zwischen Regionen und zwischen Geschäftsbereichen, die alle mit einer Organisationsform und einem Regelwerk abgedeckt werden müssen. Das ETCS-Signal-System der YHT-Strecken und die Signalisierung mit Personal und Flagge an anderen Strecken innerhalb einer Organisation sind eine Herausforderung für alle, die mit diesem System arbeiten müssen.

Dabei leistet der moderne Gesicht „YHT“ für die TCDD eine große Hilfe. Das Budget, das die türkische Regierung der



In der gut besuchten Halle des Depots Malatya treffen sich Typen und Lackierungen aller Art. (Malatya, 16. Februar 2011, Steffen Siegemund)

TCDD seit einigen Jahren anbietet, ist wesentlich höher als der Durchschnitt in Europa. Es werden im ganzen Land Projekte für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, Verbesserungen der vorhandenen Trassen, Elektrifizierung und Signalisierung der Strecken und Ankauf von modernen Fahrzeugen gestartet. Der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ankara – Konya (306 km) begann im August 2006 und endete innerhalb von fünf Jahren. Sie ist mit ETCS Level 1 signalisiert, und wird im Laufe des Jahres 2012 mit ETCS Level 2 ausgerüstet. Konya war schon immer eine große Industriestadt, aber eine schnelle Verbindung hatte gefehlt. Die Fahrzeit auf der konventionellen Strecke war 10,5 Stunden, auf der neuen Strecke beträgt sie nur noch 1,5 Stunden.

Die Schnittstellen zwischen konventionellen, aus der Zeit der Bagdad Bahn stammenden Strecken und HGS zeigen, wie groß der Unterschied an Technik, Sicherheit und Komfort sein kann. Von höchster Priorität für die TCDD sind nun die neuen HGS-Projekte, die an anderer Stelle in diesem Heft beschrieben werden.

Andere wichtige Projekte sind die Untertunnelung des Bosphorus in Istanbul, die Verlängerung der Hochgeschwindigkeitsverbindung zur bulgarischen Grenze im Rahmen des europäischen Verkehrskonzeptes (Wider Europe for Transport), und die neue Bahnstrecke Kars – Achalkalaki – Tiflis – Baku – ein gemeinsames Projekt der Türkei mit Georgien, Aserbaidschan und China.

Dachte man vor dreißig und sogar vor zwanzig Jahren in der Türkei noch ernsthaft an die Abschaffung der Bahn, ist davon heute nichts mehr zu hören. Trotz aller – für eine Aufbauzeit typischen – Widersprüche und Probleme, ist die Türkei auf dem besten Weg zu einem Eisenbahnmusterland.