



NEUE BAHNLINIE IM BALTIKUM

Die Experten auf der Konferenz Interlog 2018 in Frankfurt/Oder rechnen mit weiter steigenden Mengen auf der Seidenstraße. Aber auch auf dem North-Sea-Baltic-Korridor sollen die Volumina steigen.

Frankfurt/Oder. Ein in Europa einzigartiges Schienenprojekt mit dem Namen Rail Baltica soll die baltischen Länder besser an Zentraleuropa anbinden. „Daran sind die drei baltischen Länder Estland, Lettland und Litauen beteiligt sowie Finnland und Polen (</top-themen/polen-transport-und-logistik-1605190.html>), die das Projekt unterstützen“, sagte Baiba A. Rubesa, CEO von Rail Baltica, auf der internationalen Konferenz Interlog 2018, die am 30. Juni in Frankfurt/Oder stattfand.

Es handelt sich um eine Schienentrasse, die von Tallin über Riga bis nach Kaunas führt. Die Länge beträgt 870 Kilometer, davon 213 Kilometer auf estnischem Terrain, 265 Kilometer in Lettland und 392 Kilometer in Litauen. Die Bahnlinie ist sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr gedacht.

Die baltischen Länder verzichten auf die russische Spurbreite

Neben der Tatsache, dass gleich drei verschiedene Staaten bei der Planung, dem Bau und der Finanzierung der Trasse



eingebunden sind, ist auch die Spurbreite ungewöhnlich. Denn normalerweise besteht in den baltischen Ländern die auch in Russland verbreitete Breitspur (1520 Millimeter). Die Trasse der Rail Baltica verwendet hingegen das in Europa übliche Maß von 1435 Millimeter. Damit soll der Anschluss an Polen gewährleistet werden. Zudem soll im Norden auch Finnland angebunden werden, obwohl auch dort die Spurbreite 1520 Millimeter beträgt. Polen und hat seine Unterstützung zugesagt für eine Linie zwischen Warschau und der litauischen Grenze. Finnland ist ebenfalls dabei und überlegt sogar, einen Tunnel zwischen Helsinki und Tallin zu bauen.

Kosten des Projekts Rail Baltica: 5,9 Milliarden Euro

Fertiggestellt werden soll Rail Baltica 2026. „Bis 2030 rechnen wir dann mit einem Volumen von 16 Millionen Tonnen“, sagte Rubesa auf der Veranstaltung. Die Baukosten sollen 5,9 Milliarden Euro betragen. Davon trägt laut Rubesa 85 Prozent die EU. Jeweils fünf Prozent sollen die drei baltischen Länder. „Das ist einerseits nicht viel, weil der Fonds der EU das meiste Geld beisteuert“, sagte Rubesa. Andererseits jedoch seien die 0,3 Milliarden Euro pro Land durchaus bedeutsam, weil dieses Geld nicht für soziale Zwecke, Bildung, Gesundheit oder ähnliches bereitstehe, sondern für den Bau einer Bahnlinie.

Route ist ausgelegt auf 1050 Meter lange Güterzüge

Eine weitere Besonderheit: Die Route ist ausgelegt für eine maximale Länge der Güterzüge von 1050 Meter. In Deutschland sind beispielsweise nur 670 Meter üblich und sorgt schon der Wunsch nach einer Zuglänge von 740 Meter für Diskussionen. Auf der Konferenz wollte Rubesa allerdings nicht ausschließen, dass der ursprüngliche Zeitplan mit Fertigstellung 2026 doch nicht eingehalten wird. „Spätestens 2030 wird die Strecke jedoch fertig sein“, versprach sie.

Neben dem Rail-Baltic-Korridor war ein weiteres Thema auf der Konferenz die neue Seidenstraße nach China. Optimistisch zeigte sich Ralf-Charley Schultze, Präsident der UIRR (International Union for Rail-Road Combined Transport). Er rechnet mit weiter



zunehmenden Mengen, „ auch wenn es noch immer viele Marketing-Züge gibt“, so Schultze. Darunter versteht er Züge, die zwar bereits fahren, aber noch lange nicht stark ausgelastet sind.

Pünktlichkeit der Züge auf der Seidenstraße in Russland deutlich besser als in Europa

Schultze nannte verschiedene Erfolgsfaktoren, unter anderem die Pünktlichkeit der Züge: „Während in Russland keinerlei Verzögerungen gibt, liegt die Pünktlichkeitsquote in Europa bei nur 60 Prozent.“ Hier gibt es also noch Nachholbedarf. Wichtig für die verladende Wirtschaft sei zudem, dass es regelmäßig Züge gibt, am besten jeden Tag eine Abfahrt, um flexibel zu sein.

Er beobachtet einen zunehmenden Verkehr auf der Seidenstraße. 2016 habe es 1700 Züge auf 51 unterschiedlichen Routen gegeben. Und diese Zahl würde weiter steigen. „Das erklärte Ziel der chinesischen Regierung ist es, 2016 ein Verkehrsvolumen von 500.000 TEU (20-Fuß-Container) zu erzielen“, sagte Schultze. Dem Terminal in Frankfurt/Oder räumte er nicht zuletzt aufgrund der Überlastung vieler anderer Terminals in Deutschland durchaus Chancen ein, in Form eines Verteilungs-Hub eine Rolle bei diesen Verkehren zu spielen. (cd)

Weitere Berichte zu diesem Thema finden Sie in unserem Special **[RAILCARGO & KOMBINIERTER VERKEHR STRASSE-SCHIENE \(/top-themen/railcargo-und-kombinierter-verkehr-strasse-schiene-1605148.html\)](/top-themen/railcargo-und-kombinierter-verkehr-strasse-schiene-schiene-1605148.html)**.

01.06.2018

(cd)

INTERESSANT FÜR SIE:

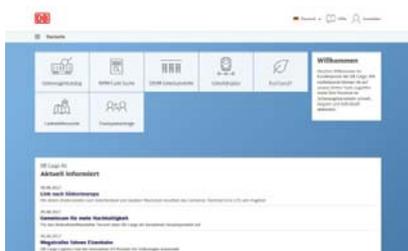
15.06.2018

TRANSPORT + LOGISTIK

14.06.2018

TRANSPORT + LOGISTIK





DB CARGO: MYRAILPORTAL WIRD ZENTRALES KUNDENSYS-TEM FÜR BAHNLEISTUNGEN

Die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn erleichtert Kunden über eine neue Plattform die Bestellung unter anderem die



REGIERUNG WILL TRASSENPREIS- SENKUNG NOCH 2018

Ende Juni wird endgültig über den Bundeshaushalt 2018 entschieden. Kurz vorher bringen Union und SPD erneut eine Senkung der Trassenpreise noch in diesem Jahr ins Spiel. (/nachrichten/regierung-will-trassenpreis-senkung-noch-2018-2180350.html)



FRANKREICH: UMSTRITTENE BAHNREFORM IST BESCHLOSSEN

30 Streiktage und zig ausgefallene Züge: Der Widerstand gegen den Umbau der französischen Staatsbahn war heftig. Nun segnet das Parlament das Vorhaben ab.

(/nachrichten/frankreich-umstrittene-bahnreform-ist-18062018-2180219.html)



BRENNER-GIPFEL: TEILNEHMER WOLLEN MEHR GÜTER AUF SCHIENE

Stundenlang haben sie gerungen, am Ende sprechen alle von einem großen Erfolg. Vor allem wurden Weichen für die Arbeit auf der Sachebene gestellt – eine Fortschreibung bisheriger Pläne.

(/nachrichten/brenner-gipfel-teilnehmer-wollen-mehr-gueter-auf-schiene-2180069.html)



