

Liefkenshoek Rail Link

Logistik-Tor in den Hafen

In Europas drittgrößtem Seehafen Antwerpen wurde vor wenigen Wochen der Liefkenshoek Rail Link eröffnet. Die 16,2 Kilometer lange Bahnstrecke schafft eine Verbindung zwischen den beiden Hälften des Hafengebietes – ausschließlich für den Schienengüterverkehr.

Das Gelände des Hafens Antwerpen erstreckt sich von der Küste beidseits der Schelde entlang auf über 18 Kilometer Länge. Eine erste Schienenverbindung zwischen den beiden Hafenhälften existiert seit 1970, oberhalb des Stadtzentrums durch den Kennedytunnel. Am 9. Dezember 2014 erfolgte nun die feierliche Eröffnung des Liefkenshoek Rail Link. Durch diese seit 2006 geplante Verbindung verringert sich die Bahntransportstrecke insbesondere zwischen der westlichen Hafenhälfte und Europas zweitgrößtem Rangierbahnhof Antwerp-Noord um etwa 22 Kilometer. Zudem werden dadurch auf der Strecke Antwerpen–Gent zusätzliche Personenzugtrassen möglich.

Sechs Kilometer Tunnel

Das Hauptbauwerk besteht aus zwei parallelen, fast sechs Kilometer langen eingleisigen Tunnelröhren. Der Tunnel liegt bis 40 Meter unter dem

Meeresspiegel und die Strecke weist eine Maximalsteigung von 12,5 Promille auf. Die Gesamtstrecke ist mit ETCS und GSM-R ausgerüstet.

Was die Sicherheit in Belgiens längstem Tunnel betrifft, wurde hier ein bis dahin nie erreichtes Level realisiert. Das Besondere daran ist, dass neben den heute bereits üblichen umfassenden Sicherheitseinrichtungen eine Schaumlöschanlage installiert ist. An der Decke befindet sich alle paar Meter beidseitig der Gleisachse je eine schlitzförmige Metallkonstruktion, über die ein je 180 Meter langer Tunnelabschnitt innerhalb von drei Minuten vollständig mit Schaum gefüllt werden kann.

Finanzierung über Public Private Partnership

Bemerkenswert ist die Finanzierung des ganzen Projektes im Volumen von 873 Millionen Euro. 183 Millionen Euro davon übernahm der belgi-



Der Liefkenshoek Rail Link wird innerhalb des Hafengeländes die beiden Seiten entlang der Schelde verbinden.

sche Infrastrukturbetreiber Infrabel selbst. Die verbleibenden 690 Millionen Euro sind durch ein Public-Private-Partnership-Projekt (PPP) mit einer Laufzeit von 38 Jahren finanziert. Um die Finanzbelastung in Grenzen zu halten, beteiligte sich Flandern mit 107 Millionen Euro am PPP. Seit 2013 muss nun Infrabel jährlich 51 Millionen Euro an das PPP überweisen, wobei dies auch die Wartung und Instandhaltung beinhaltet. Folglich müssen nun für die privat finanzierten 583 Millionen Euro und den Unterhalt in den nächsten 38 Jahren insgesamt 1938 Millionen Euro aufgebracht werden.



An der Decke sind die Metallkonstruktionen für die Schaumlöschanlage erkennbar. Links die Rohre für die Schaumlöschanlage.

Infrabel: ETCS bis 2022

Auf der neuen Strecke wird mit täglich 100 Zügen gerechnet. Generell wollen alle Beteiligten den Anteil der Bahn am Hafenhinterlandverkehr bis 2030 von heute etwa 8 auf 15 Prozent erhöhen. Die Infrabel selbst will bis 2022 ihr gesamtes 6472 Kilometer langes Netz auf ETCS umrüsten, wobei heute bereits rund zwölf Prozent (755 Kilometer) mit ETCS ausgerüstet sind. Als nächstes größeres Projekt der Infrabel ist die Reaktivierung des „Eisernen Rhein“ als weitere Zulaufstrecke vorgesehen.

Von Jürg Lüthard
Fachjournalist aus Zürich