

Новые грузовые коридоры в Германии

Значительный рост транзитных грузопотоков и недостаток провозной способности на существующих магистральных линиях побуждают компанию инфраструктуры железных дорог Германии DB Netz к планированию двух новых коридоров направления север — юг специально для грузовых перевозок.

Предпосылки создания коридоров

С 2002 по 2010 г. объем грузовых перевозок на железных дорогах Германии вырос на 24,5% (до 355,4 млн т), грузооборот за этот период увеличился на 42,2% (до 107,2 млрд ткм). Спад перевозок, обусловленный рецессией 2008–2009 гг., уже преодолен, объем перевозочной работы вышел на уровень 2008 г., а по некоторым позициям даже превысил его. Этот рост обусловлен влиянием нескольких факторов.

Решающим оказалось усиление тенденций глобализации в части роста импорта товаров из Азии в Европу. В основном импорт из азиатского региона поступает в Европу

через порты Северного моря — Гамбург, Бремерхафен, Роттердам или Антверпен, а затем транспортируется по территории Германии в пункты назначения в других странах. Эти четыре крупных порта отметили 90%-ный рост в интермодальных перевозках — с 18 млн привезенных контейнеров в 2002 г. до 34,2 млн в 2008 г.

Вступление в Европейский союз новых членов в еще большей степени способствовало усилению привлекательности североморских портов для сообщества в целом. В результате Германия вышла на первое место в Европе в части грузовых перевозок, выполняемых железнодорожным транспортом; в общем объеме перевозочной работы железных дорог Германии (DB) доля

смешанных и транзитных перевозок достигает 55%.

Компания инфраструктуры DB Netz планирует увеличить провозную способность сети со 120 млрд ткм (близкую к полному исчерпанию в ближайшее время) до 175 млрд к 2020 г. Трехэтапная программа включает как относительно простые мероприятия, подлежащие реализации на начальном этапе, так и работы большого объема по модернизации и электрификации ряда линий и участков для создания новых коридоров в среднесрочной перспективе. На более отдаленную перспективу, в течение следующих 10–15 лет, запланировано разделение грузовых, региональных пассажирских и высокоскоростных дальних пассажирских сообщений. Разделить эти потоки предполагается частично благодаря новому строительству, например высокоскоростной линии Галле — Эрфурт — Эбенсфельд, поэтапное открытие которой намечено на 2015–2018 гг. В конце сентября 2011 г. начато строительство последнего на этой линии тоннеля Höhnberg длиной 824 м между Эбенсфельдом и Эрфуртом (рис. 1).

План увеличения провозной способности состоит из серии финансируемых независимо друг от друга проектов. Это значит, что работы по некоторым проектам могут уже вестись, в то время как по другим только планируются.

Значительный рост перевозок из двух портов — Гамбурга и Бремерхафена потребовал осуществления ряда проектов по усилению направлений, ведущих во внутренние районы Германии и в другие европейские страны. Наиболее значимым из них является укладка третьего



Рис. 1. Начало строительства тоннеля Höhnberg

пути с реверсивным движением на участке Штелле — Люнебург длиной 27,3 км магистральной линии Гамбург — Ганновер. Этот проект стоимостью 277 млн евро планируется завершить к 2015 г.

Восточный коридор

Важным элементом плана развития провозной способности сети является реконструкция действующих магистральных и второстепенных линий с целью создания двух новых грузовых коридоров (рис. 2):

- восточного для разгрузки основного Гамбург — Ганновер — Вюрцбург — Нюрнберг — Регенсбург — Пассау/Мюнхен, связывающего порты Северного моря с городами Восточной, Юго-Восточной Европы и Италии;

- западного с обходом узлов Майнца и Мангейма (оба недалеко от Франкфурта-на-Майне) на центральном участке коридора в долине Рейна.

Проект восточного коридора поддерживает федеральное министерство транспорта с учетом того, что DB Netz может завершить его к 2019 г. Реализовать проект относительно просто, потому что не потребуются масштабные работы. Этот коридор пройдет по линиям второстепенным или неиспользуемым с времен холодной войны из-за того, что они пересекали тогдашнюю границу между Восточной и Западной Германией.

Новый коридор возьмет начало в Ильцене (между Гамбургом и Ганновером). Начальный участок длиной 51 км до Зальцведеля уже электрифицирован, но требуются работы по удвоению путей. Далее коридор пройдет по действующей линии через Штендаль, Магдебург, Галле и Лейпциг до Райхенбаха. Следующий участок длиной 74 км в южном направлении до Хофа (Бавария) необходимо перевести на электрическую тягу. Работы по этому проекту стоимостью 120 млн евро начаты в 2010 г., завершение запланировано



Рис. 2. Схема западной части сети железных дорог Германии

на 2013 г. В Хофе ведется строительство пешеходного моста длиной 193 м, перекрывающего 32 станционных пути, взамен старого, высоты которого недостаточно для обустройства контактной сети.

Сроки электрификации южного, последнего участка коридора

длиной 179 км от Хофа до Регенсбурга пока не определены, зависят от согласования финансирования. DB и власти Баварии поддерживают планы электрификации, но федеральное правительство пока не согласовало выделение средств по своей доле участия в



Рис. 3. Один из готовых участков тоннеля Katzenberg перед началом укладки пути

финансировании проекта. В результате в обозримом будущем грузовые поезда на этом участке будут следовать на тепловозной тяге.

Проект электрификации линии Хоф — Нюрнберг правительство Баварии поддерживает в интересах развития пассажирских сообщений. Однако продление электрификации от Марктредвица (южнее Хофа) в восточном направлении (с пересечением границы с Чехией) позволит пропускать грузовые поезда в Чехию и Словакию через Хеб. В настоящее время единственным электрифицированным направлением между Германией и Чехией является линия через Дрезден и Дечин.

Западный коридор

В планы DB Netz также входит создание еще одного, западного грузового коридора направления север — юг, чтобы разгрузить направление Гамбург — Ганновер и обойти узкие места в Рурской области, где на участке Оберхаузен — Кёльн грузопотоки восточного направления из Роттердама и Антверпена накладываются на потоки южного

направления. В настоящее время большая часть грузопотоков южного направления продолжает движение по долине Рейна, где две линии на обоих берегах реки используются как для грузовых, так и для пассажирских перевозок.

Ключевым моментом в проекте нового западного коридора является максимально полное использование возможностей существующей электрифицированной линии Хаген — Гизен — Франкфурт и тем самым создание альтернативного маршрута для грузов назначением в Юго-Восточную Европу через Пассау или Мюнхен.

Другим элементом проекта является отвод из долины Рейна направляемых в Швейцарию грузопотоков путем электрификации и реконструкции линии длиной 69 км Бинген — Хохшпайер и линии длиной 44,8 км Нойштадт — Ландау — Вёрт — Карлсруэ. Это мероприятие позволит устроить коридор в обход Майнца, Франкфурта и Мангейма. Федеральное правительство объявило тендер на планирование работ по модернизации и электрификации линии Бинген — Карлсруэ.

Собственно строительные работы могут быть начаты в ближайшие 5 лет.

DB начиная с 1970-х годов пытались приступить к реконструкции магистральной линии длиной 190 км Карлсруэ — Базель, но местные власти не торопились с соглашениями. В результате DB Netz еще предстоит получить разрешение на проектирование для нескольких участков, включая обход Фрайбурга, который предполагается использовать для пропуска только грузовых поездов. В Германии процедуры проектирования позволяют властям городов и поселений не выдавать разрешение до тех пор, пока не будут учтены все местные требования. Иногда достаточным мотивом для отсрочки является предложение строить новую линию где-нибудь в другом месте.

Целью упомянутого проекта является создание четырехпутной линии от Карлсруэ до Базеля с двумя путями для высокоскоростных пассажирских поездов и двумя для грузовых и пригородных. Тоннель Katzenberg длиной 9,4 км севернее Хальтингена (рис. 3) является основным новым искусственным сооружением на этой линии. С его открытием, планируемым на декабрь 2013 г., появится вторая пара путей и будет создан маршрут, который на 3,6 км короче имеющегося.

Отсрочки по другим частям проекта означают, что к моменту открытия в Швейцарии нового Готтардского тоннеля (ожидается в 2016 г.) и обусловленного его появлением прироста грузопотока в трансальпийских перевозках на железных дорогах Германии дополнительная провозная способность не появится.

K. Fender. International Railway Journal, 2011, № 9, p. 57–59; no материалам сайта Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit 8 (Восьмой транспортный проект единства Германии) (www.vde8.de).