



Der Bahngütertransport in Italien erreicht im Modal Split erst 13 Prozent – um 30 Prozent zu erreichen, sind erhebliche Infrastruktur-Investitionen zu tätigen.

Italien mit gewaltigem Kraftakt

Milliarden für Ausbau der TEN-Infrastruktur

Nach Jahren mit Fokussierung auf Personen-Hochgeschwindigkeitsstrecken erwacht nun der Wille, auch in den Güterverkehr zu investieren – und zwar Milliarden. Das von der EU ausgegebene Ziel von einem zu erreichenden Modal Split von 30 Prozent bis 2030 war ein Weckruf. Das NextGeneration-EU-Programm verleiht der Umsetzung neuen Schub – bisher in Planung stehende Vorhaben sollen jetzt endgültig realisiert werden.

Im Dezember 2022 haben die Regierung unter Giorgia Meloni und der Betreiber der italienischen Eisenbahn-Infrastruktur, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), eine Vereinbarung über das Investitions- und Dienstleistungsprogramm 2022 bis 2026 über 23 Milliarden Euro unterzeichnet. 5,1 Milliarden Euro werden für die außerordentliche Instandhaltung und Verkehrssicherheit bereitgestellt und etwa eine Milliarde Euro jährlich für die ordentliche Verwaltung und Instandhaltung ausgegeben. Weitere 13 Milliarden Euro fließen in den Aufbau sowie den technologischen und infrastrukturellen Ausbau des Netzes. Hierbei sind 5 Milliarden Euro für die Ertüchtigung der Adria-Linie vorgesehen. Italiens Regierung ergänzt mit weiteren Milliarden aus dem PNRR-Programm (Nationaler Aufbau- und Resilienz-Plan) den Nationalen Investitionsplan.

Fortschritte beim Terzo Valico Basistunnel

Der im Bau befindliche Basistunnel Terzo Valico zwischen Genua und Tortona stellt ein wichtiges Stück des TEN-Korridors Rhein-Alpen dar. Er verbindet die Häfen der ligurischen Küste mit der Po-Ebene. Darüber hinaus ermöglicht er HGV-Zügen, in einer Stunde ab Genua sowohl Mailand wie Turin zu erreichen. Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke, die den neuen europäischen Interoperabilitäts-Standards (P/C 80-Profil und 750-Meter-Züge, maximale Steigung 12,5 Promille) entspricht, ist 53 Kilometer lang, davon 37 in Tunneln. Zeitgleich werden drei neue Anschlussstrecken im Raum Genua erstellt:

- eine Anbindung des Terzo Valico Basistunnels Richtung Westen durch einen Anschlussstunnel von 5 Kilometer nach Genua Voltri (Linie nach

Savonna, Ventimiglia und Frankreich);

- eine neue nördliche Umgehung Genuas unter Nutzung des neuen Westanschlusses. Er dient vor allem dem Intercity-Personenverkehr und entlastet die alte Stammstrecke durch Genua;

- eine Anbindung des Terzo Valico Basistunnels Richtung Osten durch einen 2,5 Kilometer langen Anschlussstunnel in den Hauptbahnhof Genua und weiter Richtung La Spezia und dessen Hafen.

Trotz geologischer Erschwernisse und des Vorkommens von Asbest sind die Aushubarbeiten planmäßig weit fortgeschritten und werden 2024 abgeschlossen. Die Kosten belaufen sich insgesamt auf 6,15 Milliarden Euro. Die Arbeiten werden in sechs Abschnitten durchgeführt, die alle vollständig finanziert und im Bau sind. Die Eröffnung ist für 2026 geplant.

Die nördlichen Anschlussstrecken in Novi Ligure mit den Linien in Richtung Alessandria, Turin und Novara mit Anschluss an die Schweiz und in Tortona mit den Linien in Richtung Mailand werden angepasst und ertüchtigt. Letz-

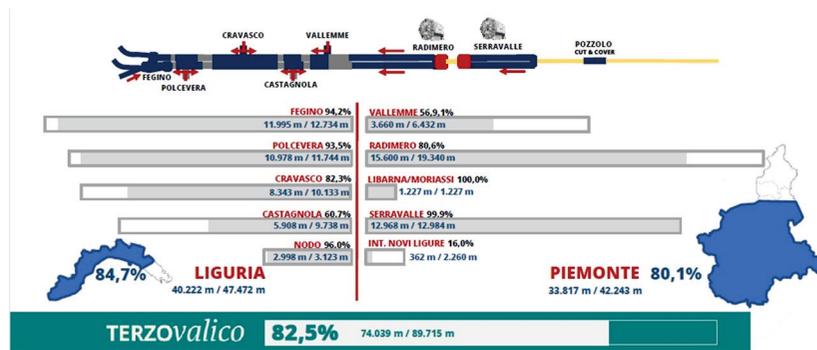
tere Linie über Voghera und Pavia wird um eine zweite Doppelspurstrecke erweitert.

Adria-Linie im Fokus

Die weitgehend mit dem Haushaltsgesetz 2022 finanzierten Erüchtigungsprojekte versetzen die Adria-Eisenbahnstrecke in einen Zustand, der es ermöglicht, angemessen auf die Bedürfnisse von Unternehmen und Bürgern zu reagieren. So der vormalige Minister für Infrastruktur und Verkehr (MIT) Enrico Giovannini im Kabinett Draghi im September 2022. Die Projektplanung wurde 2020 gestartet. Die Strecke Bologna–Bari soll teilweise durch 650 Kilometer neue Streckenabschnitte für HGV- und Güterzüge, unter Erhaltung der bestehenden Küstenlinie für die Funktion des öffentlichen Personennahverkehrs, ergänzt werden. Die Bahnhöfe sollen aufgewertet und die Signalisation erneuert werden. Neben dem Kapazitätsausbau auf europäischen Interoperabilitäts-Standards wird die Reisezeit Bologna–Bari um eine Stunde verkürzt. Damit kann auch die Stammstrecke Neapel–Rom–Florenz–Bologna entlastet werden. Die Gesamtinvestitionen werden unter Zuhilfenahme des PNRR-Programms auf 8,5 Milliarden Euro beziffert.

Anschlussausbau Kalabrien

Das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr hat zwei weitere Projekte mit einem Gesamtwert von 4,5 Milliarden Euro genehmigt. Das erste Projekt beinhaltet eine Hochgeschwindigkeitsstrecke ab Salerno (südlich von Neapel) nach Reggio Calabria wie auch die Überwerfung der 33 Kilometer langen Altstrecke Battipaglia und Romagnano. Dies wird die Verbindung zwischen der tyrrhenischen und der adriatischen Küste verbessern. Die Finanzierung (2,7 Milliarden Euro) wird durch den PNRR-Plan sichergestellt. Diese Ausbauten sind notwendig, um die Hinterland-Anbindung des Hafens von Gioia Tauro (an der Stiefelspitze Italiens) sicherzustellen. Der Hafen erreichte 2021 einen Umschlag von 3,1 Millionen TEU, mehr als Genua, Pra,



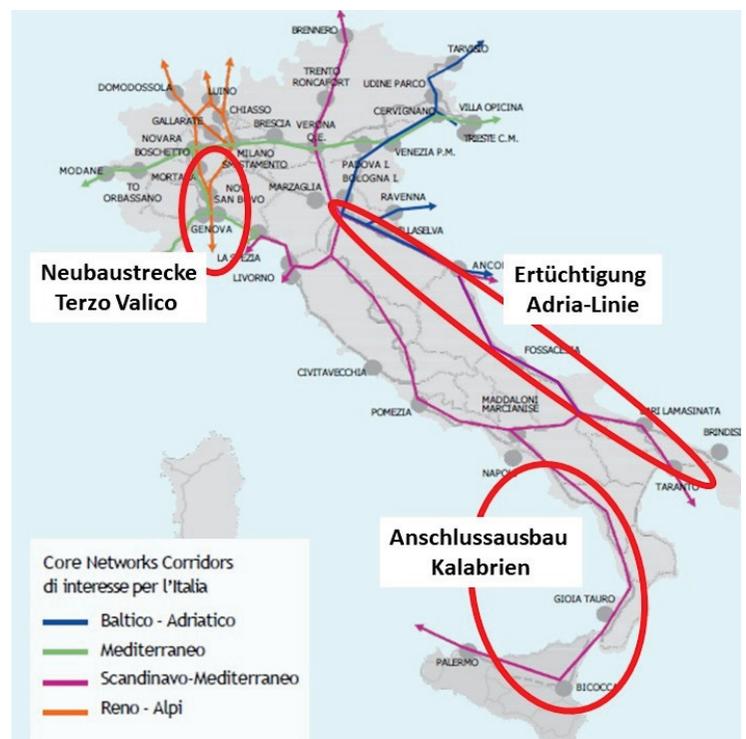
Im Terzo Valico Basistunnel waren die Aushubarbeiten Ende 2022 zu über 80 Prozent abgeschlossen. Die Inbetriebnahme ist für 2026 vorgesehen.

Vado Ligure und Savonna zusammen (2,78 Millionen TEU). Ein Ausbau auf fünf Millionen TEU ist im Gange, wöchentlich fahren bis zu 30 Züge nach Nola, Bologna und Padua, die über drei 750 und vier 1000 Meter lange Gleise abgefertigt werden. Das zweite von MIT genehmigte Projekt betrifft die Strecke Fiumetorto–Lercara der Strecke Palermo–Catania in Sizilien im Wert von 1,8 Milliarden Euro. Die Zuschlagserteilung der Arbeiten soll bis Ende Mai 2023 erfolgen. Diese Projekte sind ein integraler Bestandteil und gleichzeitig der südliche Korridorabschluss des TEN-Netzes Skandinavien-Mittelmeer.

Digitalisierung

Im September 2022 wurde ein Abkommen für einen mehr als tausend Kilometer langen Eisenbahnzollkorridor für den Transport von Containergütern vom temporären Verwahrungslager in Gioia Tauro (Reggio Calabria) zum temporären Verwahrungslager in Bologna Interporto abgeschlossen. Dank der Prozess-Digitalisierung wird es möglich sein, Züge ohne Ausstellung von Zolltransitdokumenten zu befördern. Die Container und die Bereitstellung von Daten können von allen am Importprozess Be-

teiligten elektronisch verfolgt werden. Auf dem TEN Ostsee-Adria-Korridor wurde der erste europäische internationale Zollkorridor im Januar 2023 gestartet. Er verbindet den Hafen Triest mit dem Interport Fürnitz bei Villach. Die Zollkontrollen werden bei der Ankunft in Österreich durchgeführt. Diese Zollkorridore werden Wartezeiten reduzieren, Hafengebiete entlasten und den Transfer von Waren an ihren endgültigen Bestimmungsort beschleunigen. Peider Trippi



Mit den Neubaustrecken werden die TEN-Güterverkehrskorridore Rhein-Alpen und Skandinavien-Mittelmeer an ihren Süden bis 2026 respektive 2028 fertiggestellt, im Adria-Bereich erfolgt der Ausbauabschluss im kommenden Jahrzehnt.