



2007 wurde die erste Flachbahn-Verbindung durch den Lötschberg realisiert, um Norditalien effizienter an den wichtigen Nord-Süd-Güterkorridor anzubinden. Einstufig und mit ETCS ausgebaut, ist dies zurzeit der einzige Vier-Meter-Korridor in den Süden.

Rhine-Alpine Corridor 1

Aufbruchstimmung im Süden

Was Norditalien an Gütern aus Asien benötigt, wird heute mehrheitlich über die Häfen Rotterdam und Antwerpen angeliefert. Diese Verkehre laufen bis Novara, Gallarate und zu den Terminals in der Region Mailand. Die Verbindungen mit Ausgangspunkt und Ziel Genua generieren kaum nennenswerte Verkehrsleistungen. Doch Hafenausbauten in Genua und Savona und ein dritter Durchstich des Giovi-Apennin-Gebirges sollen dies ändern.

Der erste Giovitunnel an der Linie Turin–Genua wurde 1854 eröffnet. Der damals längste Eisenbahntunnel Europas und Steigungen bis 35 Promille waren beeindruckend für die damalige Zeit und brachten die Dampftraktion an die Grenzen ihrer betrieblichen Leistungsfähigkeit. Die Eröffnung des Suezkanals und die Verbindung von Turin nach Lyon erforderten eine leistungsfähigere Strecke durch das Apennin-Gebirge. Eine neue, begradigte Strecke mit maximal 17 Promille Steigung wurde parallel zur bestehenden gebaut und 1889 eröffnet. Außer der Elektrifizierung und der Signaltechnik änderte sich bis heute wenig. Die vor rund zehn Jahren gebaute Überwerfung zur Verbindung der beiden Linien bei Arquata Scrivia blieb bis heute praktisch ungenutzt. In den letzten Jahren waren sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr rückläufig, die Auslastung der vier Trassen ist gering.

Neubaustrecke durch den Giovi

Zur Stärkung der Eisenbahnverbindung zwischen Genua–Mailand und Genua–Turin und als Anbindung an den Korridor 1 des europäischen Güterverkehrsnetzes ist eine 53 Kilometer lange Neubaustrecke durch den Giovi mit einer maximalen Steigung von 12,5 Promille, ausgebaut für 200 bis 250 km/h, zur Fertigstellung bis 2020 geplant.

Eine Vielzahl kleinerer Projekte, darunter Streckenausbauten, Anpassungen auf 650-Meter-Züge, ERTMS, Achslasterhöhung auf 22,5 Tonnen und anderes mehr im Norden und in der Anbindung der verschiedenen Linien und Hafenanschlüsse im Raum Genua werden von den Provinzen Genua und Alexandrien sowie den Regionen Ligurien und Piemont unterstützt und sollen in den kommenden Jahren realisiert werden.

Neue Hafenprojekte

Der Hafen von Genua belegt europaweit mit etwas mehr als 50 Millionen Tonnen Umschlag pro Jahr den 15. Platz und ist damit der größte Italiens. Er erstreckt sich über 22 Kilometer und umfasst eine Fläche von etwa 700 Hektar. Der Containerverkehr von Genua verzeichnete 2012 ein Wachstum von 11,8 Prozent. Damit erzielte er unter den europäischen Häfen im Containerbereich das zweithöchste Wachstum.

Voltri Terminal Europe S.p.A. ist der größte Containerterminal-Betreiber, mit einer derzeitigen Kapazität von 1,5 Millionen TEU pro Jahr. Acht Bahngleise zu je 650 Meter erlauben es, bis zu 120 Züge pro Woche abzufertigen. Genuas SECH Terminal S.p.A., Ignazio Messina & C. S.p.A. und weitere Terminalbetreiber erreichen zusammen eine weitere Million TEU. Durch verschiedene Ausbauprojekte sollen die Leistungen weiter erhöht werden. Die Hafenagentur von Genua genehmigte am 11. April 2014 einen Plan, um die Eisenbahntätigkeit des Hafens zu entwickeln. Sofern die Finanzierung des 50-Millionen-Euro-Projektes zustande kommt, wird sich der Modal Split auf rund 40

Prozent zugunsten der Bahn erhöhen und die Abfertigungskapazität ab 2017 mehr als verdoppeln. Das größte Projekt an der ligurischen Küste wird zurzeit in Savona durch die niederländische APM Terminals, eine Tochtergesellschaft der dänischen A.P. Moller-Maersk Group, bis Ende 2016 realisiert: In Vado Ligure wird ein natürliches Tiefseebecken genutzt und ein automatisches Containerterminal für einen Jahresumschlag von 0,9 Millionen TEU gebaut. Gleichzeitig können dann zwei Containerschiffe mit sechs Portalkränen gelöscht werden. Die neuen Bahnanlagen sollen 15 bis 20 Züge pro Tag abfertigen können und werden zu einem Modal Split von 40 bis 50 Prozent führen. Das italienische Güter-EVU SERFER, ein Tochterunternehmen der Trenitalia, hat die Ausschreibung für den Bahnbetrieb für sich entschieden und wird mit acht Diesel- und sechs Elektroloks operieren.

Fest der Heiligen Barbara zum Baustart

Rund 300 Arbeiter standen Anfang Dezember 2013 vor dem Altar der Heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Tunnelbauer, im Portal des zukünftig 36 Kilometer langen Tunnels durch den Giovi. Gerade mal 50 Meter tief wurde publikumswirksam gebohrt, Baubeginn war im Januar 2013. An verschiedenen Stellen wurden inzwischen auch Sondierbohrungen, Terrainvorarbeiten und Zufahrten errichtet.

Am Nordende des Tunnels ist die detaillierte Linienführung bei Weitem unklar, einige Plastikzäune markie-

ren die geplante Strecke am Rand der Häuser von Novi Ligure, wo auch die Streckenteilung nach Alessandria/Turin respektive Tortona/Mailand erfolgen soll.

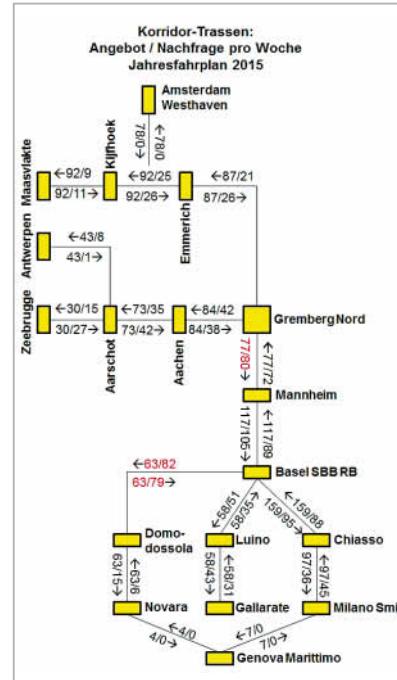
Die zur Überraschung der ligurischen und lokalen Behörden vom Baukonsortium COCIV verschickten Briefe zur Enteignung von Land- und Hausbesitzern wurden inzwischen gestoppt. „COCIV spesso si comporta come un elefante in una cristalleria“ – auf Deutsch: „die COCIV verhält sich wie ein Elefant im Porzellanladen“ war dann auch die entsprechende Reaktion der brüskierten Bürger und Behörden.

Erst im Oktober 2013 wurden die Genehmigungen für die Aushubdeponien erteilt. Da erwartet wird, dass asbesthaltiges Gestein durchbohrt wird, ist ein besonderes Risikomanagement aufzubauen. Wie sich heute an der Linie Stabio/Tessin-Schweiz nach Varese/Italien zeigt, muss mit erheblichen Bauverzögerungen und Mehrkosten im Fall von asbesthaltigem Material gerechnet werden.

Ob die Fertigstellung des mit knapp sieben Milliarden Euro veranschlagten Projektes in sechs Jahren unter den gegebenen Umständen realistisch ist, wird sich zeigen.

Zeit- und Kostenvorteil

Im Asien-Europaverkehr werden die Containerschiffe durch Anfahren der neuen Hafenanlagen an der ligurischen Küste rund fünf Tage Fahrzeit einsparen. Innerhalb von zehn Bahnhunden werden durch die Hafenbindungen in Genua und Savona rund 75 Millionen Verbraucher im nördlichen Italien, in Süddeutschland, der



Der Korridor Rhine-Alpine hat die größte Nachfrage aller Korridore für 2015: 222 Bestelldossiers von 13 Bestellern sind eingegangen. Für die Verbindungen von und nach Genua sind vorerst keine PaP-Bedarfe (pre-arranged path) angemeldet worden. Die Lötschberg/Simplon-Verbindung hat infolge baulicher Einschränkungen einen erheblichen Nachfrageüberhang.

Schweiz, Österreich und im östlichen Frankreich erreicht. Dies und die Hafen- respektive Bahnausbauten erhöhen die Attraktivität der Region und verbessern die Wettbewerbsfähigkeit für norditalienische Unternehmen.

*Von Peider Trippi
Fachjournalist Schweiz
Dieser Beitrag ist im Rahmen einer Studienreise der BahnJournalisten Schweiz entstanden.*

Weitere Beiträge zum Korridor I sind im Privatbahn Magazin Ausgabe 5/2014, Seiten 80 und 84 erschienen.

ANZEIGE



•Lieferung, Montage •Aufarbeitung, Wartung, Service •Berechnungen, Planungen

Wir wünschen Ihnen ein friedliches Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 2015!

- * Prellböcke,
- * Bremsschuhe
- * Gleissperren
- * Kranbahnprellböcke



Prellbock mit Weihnachtsbaum