

### 3. INFRASTRUKTUREN FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT

Allgemeine Ziele der Mission	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung eines Infrastruktursystems für eine moderne, digitalisierte und ökologisch nachhaltige Mobilität</li> <li>• Einführung digitaler Systeme für die Fernüberwachung zur Sicherung der Hauptverkehrsadern sowie Durchführung dringend notwendiger Sicherungsarbeiten an Strassen, Brücken und Überführungen</li> <li>• Investitionen in ein wettbewerbsfähiges und ökologisch nachhaltiges Hafensystem zum Ausbau des Verkehrs im Rahmen der grossen europäischen Verbindungswege sowie Aufwertung der Rolle der süditalienischen Häfen für den mediterranen Güterverkehr und Tourismus</li> </ul>	
<b>Für die Mission erforderliche Ressourcen</b>	
Hochgeschwindigkeitsschienennetz und Instandhaltung der Strassen 4.0 .....	28,3 Milliarden
Intermodalität und integrierte Logistik .....	3,68 Milliarden
<b>Total.....</b>	<b>31,98 Milliarden</b>

Die Mission **Infrastrukturen für eine nachhaltige Mobilität** zielt darauf ab, bis 2026 den ersten Abschnitt eines langfristig angelegten Projekts zur Realisierung eines modernen, digitalisierten und ökologisch nachhaltigen Infrastruktursystems unter Berücksichtigung der besonderen orographischen Gegebenheiten Italiens abzuschliessen. Durch das Aufstocken der Ressourcen bestehender Projekte und deren Beschleunigung sowie durch die Einführung neuer Projekte zielen wir darauf ab, Arbeiten, die zu europäischen Infrastrukturprojekten gehören, zu realisieren oder zu vervollständigen. Gleichzeitig möchten wir Lücken schliessen, die die wirtschaftliche Entwicklung des Landes – insbesondere in Süditalien und auf den Inseln – behindern.

Zur Umsetzung dieser Strategie für das Infrastruktursystem zum Ausbau der italienischen Mobilität kommen die Ressourcen des NGEU (Next Generation EU), die regulären Haushaltsmittel sowie sonstige von der EU bereitgestellte Mittel synergetisch zum Einsatz. Laut strategischer Ausrichtung des Recovery-Plans wurden zusätzliche Massnahmen integriert, die aus den Mitteln des Entwicklungs- und Kohäsionsfonds 2021-2027 finanziert werden.

**Die Investition in das Schienennetz** dient der Fertigstellung der Haupteisenbahnstrecken sowie deren Anbindung und Integration ins Hochgeschwindigkeitsnetz. Der gesamte Schienenverkehr soll schneller und sicherer werden und die Reisezeiten sollen vor allem in Süditalien verkürzt werden. Mit der Investition soll der Langstreckengüterverkehr (500 bis 900 km) nach Möglichkeit auf die Schiene verlegt und die Probleme der „letzten Meile“ im Strassen- und Schienenverkehr sollen gelöst werden.

Gleichzeitig dienen die Investitionen ins Schienennetz einer gesteigerten **Resilienz der Infrastruktur** durch gezielte Massnahmen, die die Bereitstellung der Investitionen für das Schienennetz sicherstellen, die Sicherheitsniveaus steigern und die Ausstattung an den branchenüblichen Standard anpassen sollen.

**Die Zugänglichkeit der Infrastruktur** soll durch eine bessere Integration des Schienennetzes in den grösseren öffentlichen und privaten Mobilitätskontext gesteigert werden, ebenso wie Umfang und Qualität der Leistungen, die den Reisenden an den Bahnhöfen angeboten werden.

Des Weiteren ist es unerlässlich, umgehend in digitale Fernüberwachungssysteme zu investieren, um die Sicherheit der Hauptverkehrsadern zu überprüfen und umgehend die erforderlichen Schritte zur **Sicherung des Strassennetzes**, der Brücken und Überführungen einzuleiten, die sich in einem schlechten Zustand befinden. Diese Massnahmen sind wesentlich, um Hunderte von Bauwerken aus den letzten Jahrzehnten zukunftsfähig zu machen und an die neuen Sicherheitsstandards anzupassen.

Schliesslich besteht die Mission darin, ein **wettbewerbsfähiges Hafensystem** in Italien zu entwickeln, das zusammen mit den nordeuropäischen Häfen eine wichtige Rolle im internationalen Seeverkehr spielt. Der endgültige Ausbau der Alpenübergänge (z. B. Gotthard und Brenner) sowie die Anbindung des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T an die Häfen im tyrrhenischen und adriatischen Mittelmeer sollen es Italien ermöglichen, seine wirtschaftliche Situation in Anpassung an seine geografische Position weiter auszubauen. Die infrastrukturellen und logistischen Massnahmen spielen nicht nur eine strategische Rolle bei der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit Italiens, sondern ermöglichen es den **südtalienenischen Häfen** darüber hinaus, eine wichtigere Rolle im Mittelmeerhandel und im Tourismus zu spielen.

Die Mission **Infrastrukturen für eine nachhaltige Mobilität** konkretisiert sich in zwei Komponenten mit vier Projektlinien, deren Ressourcen sich auf insgesamt 31,98 Milliarden Euro belaufen.

Um das Erreichen der Ziele und die Realisierung der Massnahmen sicherzustellen, gilt der **Verfahrensreformrahmen** laut Gesetzesdekret „Vereinfachungen“ mit der Möglichkeit der Aktivierung spezifischer Instrumente im Falle von Blockierungen.

### 3.1 HOCHGESCHWINDIGKEITSSCHIENENNETZ UND INSTANDHALTUNG DER STRASSEN 4.0

Ziele der Komponente
<ul style="list-style-type: none"><li>• Reduzierung des Kohlenstoff- und Schadstoffausstosses durch den Ausbau des Schienennetzes für den Personen- und Güterverkehr (von der Strasse auf die Schiene).</li><li>• Vernetzung und Entwicklung des territorialen Zusammenhalts / Verkürzung der Reisezeiten.</li><li>• Digitalisierung der Kontrollsysteme und konsequente Sicherung der Strasseninfrastruktur (Brücken, Überführungen und Tunnel).</li><li>• Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Warenverkehrs und Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des süditalienischen Produktionssystems.</li></ul>

Die vorgeschlagenen technischen und Infrastrukturmassnahmen bestehen aus:

- Ausrichtung auf Hochgeschwindigkeitsstrecken und Beschleunigung des Personen- und Güterverkehrs
- Vervollständigung der TEN-T-Schienenkorridore
- Ausbau des Alpentransits
- Stärkung der Eisenbahnknotenpunkte und Korridore
- Schliessen infrastruktureller Nord-SÜD-Lücken für die süditalienischen Regionen

In erster Linie geplant sind **Schnellverkehrsmassnahmen** für die **Hauptreiserouten** sowie der Ausbau der Schienenkapazität für den **Güterverkehr** entlang der Nord-Süd- und Ost-West-Achsen. So soll eine bessere Verbindung innerhalb des Landes und die Verlagerung des Langstreckengüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene erreicht werden. In Norditalien ist der Ausbau der Eisenbahnstrecken Mailand–Venedig, Verona–Brenner und Ligurien–Alpenregion geplant, um die Gebiete nördlich der Alpen besser an die Seehäfen Genua und Triest anzubinden. In Mittelitalien werden die beiden Ost-West-Achsen (Rom–Pescara und Orte–Falconara) ausgebaut, was die Reisezeit deutlich verkürzt und die Kapazität erhöht. Auch die Nord-Süd-Strecken entlang der tyrrhenischen und adriatischen Küste sollen nach dem Grundsatz „Mehr Elektronik, weniger Beton“ für den Schnellverkehr ausgebaut werden.

Die **Hochgeschwindigkeitsstrecken** werden in den Süden verlängert und auf der Strecke Neapel–Bari abgeschlossen. Auch die Strecke Salerno–Reggio Calabria wird für den Schnellverkehr ausgebaut. Das Gleiche gilt für die Querverbindung Salerno–Taranto und die Strecke Palermo–Catania–Messina auf Sizilien.

Besonderes Augenmerk gilt auch den **süditalienischen Regionalstrecken**, die modernisiert, elektrifiziert und resilienter gemacht werden. Ergänzt wird der Rahmen der Infrastrukturmassnahmen in Süditalien durch ein Programm für die süditalienischen Bahnhöfe.

Dabei handelt es sich um gezielte Massnahmen zur Vereinheitlichung und Verbesserung des Leistungsstandards bestehender Infrastrukturen für den Reise- und Güterverkehr, meist im Süden. Dazu gehören auch die Massnahmen im Regionalnetz. Vorgesehen ist die Anpassung einiger Regionallinien (Canavesana, Turin–Ceres, Bari–Bitritto, Rosarno–San Ferdinando, Sansepolcro–Terni, Benevento–Cancello unter Verwaltung der regionalen Eisenbahngesellschaft FSE) an die technischen Standards

des nationalen Schienennetzes im Hinblick auf Infrastruktur und Sicherheitstechnik. Diese Massnahmen gewährleisten:

- Bessere Integration der nationalen und regionalen Eisenbahninfrastruktur
- Ausbau und Integration der Leistungen Strasse/Schiene
- Vereinheitlichung der Sicherheitsstandards
- Neue Anbindungen des Personen- und Güterverkehrs an Flughäfen, Häfen und Terminals
- Angebotsoptimierung mit Integration der Hochgeschwindigkeits- und ÖPNV-Leistungen

Die geplanten Investitionen in den technischen Ausbau zahlreicher Knotenpunkte und Korridore mit der **ERTMS-Technologie** werden die Kapazitäten und Sicherheit des Eisenbahnverkehrs signifikant erhöhen, was sich ebenfalls positiv auf den regionalen Bahnverkehr und die Häufigkeit der Pendlerverbindungen an den Knotenpunkten Mailand, Rom und Neapel auswirkt.

Darüber hinaus sind Massnahmen zur **Sicherung**, Bekämpfung und Anpassung an den Klimawandel geplant sowie die Digitalisierung des **Strassennetzes**. Dazu gehört vor allem die technische Modernisierung mithilfe eines digitalen Überwachungssystems, das die Strassen besser vor Risiken durch Erdbeben, Verschleiss und Unfälle schützt. Das spart künftige Instandhaltungskosten, die aufgrund der Lebensdauer der Infrastrukturen vorhersehbar sind.

Dabei handelt es sich um sofort umsetzbare Baumassnahmen zur ausserordentlichen Sicherung und Überwachung der Bauwerke mithilfe hochmoderner Sensorsysteme und digitaler Datenverarbeitung, was das Strassennetz resilienter und sicherer macht. Erleichtert werden diese Massnahmen durch die mit dem Gesetzesdekret „Vereinfachungen“ umgesetzte Reform, die auch die geltenden Vorschriften in Sachen Sicherheit der Strassen- und Autobahninfrastruktur berücksichtigt.

Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes dient der Gleichstellung und der **Chancengleichheit** im Hinblick auf die Entwicklung des gesamten Landes sowie der Anbindung an die restlichen europäischen Verkehrsnetze. Er bringt einen deutlichen Wandel des Verkehrsangebots mit sich, der die Möglichkeiten von Reisenden und Pendlern radikal verändert. Vor allem für **junge Menschen** ist eine höhere Mobilität grundlegend – sowohl während der Ausbildung als auch zur Optimierung der Kompetenzverteilung.

Mithilfe dieser Investitionen lassen sich die Phänomene der **demografischen und sozioökonomischen Abwanderung** aus weniger gut angebundenen Regionen umkehren. Sie dienen damit der **territorialen Kohäsion**. Ein besseres und erweitertes Schienennetz und ein *smartes* Strassennetz, das dank moderner Regelung der Verkehrsströme sicherer ist und resilienter auf den Klimawandel und die Überalterung reagiert, sind unerlässliche Faktoren, um die Wettbewerbsfähigkeit Italiens zu steigern, **das Nord-Süd-Gefälle zu überwinden**, schnelle Verbindungen zwischen dem Osten und Westen der Halbinsel sicherzustellen und die **Verkehrsqualität** im gesamten Land zu vereinheitlichen. Fünfzig Prozent der Massnahmen am Schienennetz betreffen Süditalien – auch dank der Aufstockung der Mittel aus dem Entwicklungs- und Kohäsionsfonds.

## REFORMEN

*Beschleunigung des Genehmigungsprozesses der Programmverträge mit der RFI (italienische Eisenbahn) durch die Vereinfachung einiger Verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfung etc.), darunter Verwendung genehmigter Ressourcen für Arbeiten, die im Rahmen des Programmvertrags geplant sind, sowie Eliminieren redundanter Planungsphasen.*

*Umsetzung des dynamischen Strassenüberwachungssystems; Reform umgesetzt im Dezember 2020 vom italienischen Verkehrsministerium durch Erlassen des Dekrets (dessen Veröffentlichung im Amtsblatt noch aussteht)*

*Übertragung der Verantwortung an Strassenbaumassnahmen*

M3C1– Hochgeschwindigkeitsschiennetz und Instandhaltung der Strassen 4.0	Ressourcen (Mrd. €)				
	Aktuell (a)	Neu (b)	Total (c) = (a) + (b)	React EU (d)	TOTAL NGEU (c) + (d)
Arbeiten am Schiennetz für eine bessere Mobilität und Schnellverkehr in Italien	11,20	15,50	26,70	–	26,70
<i>Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes und Verbesserung von Schnelligkeit, Häufigkeit und Kapazität bestehender Eisenbahnverbindungen</i>	8,66	6,13	14,79		14,79
<i>Programme im Rahmen des European Rail Transport Management Systems (ERTMS)</i>	0,27	2,7	2,97		2,97
<i>Programme für Knotenpunkte und Schienekorridore – Entwicklung und Modernisierung von Infrastruktur und Technik. Resilienz der Apenninstrecken zur Anbindung an die Hauptknotenpunkte</i>	2,27	0,7	2,97		2,97
<i>Erneuerung der Lokomotiven und Infrastrukturen für den Güterverkehr</i>	–	0,2	0,2		0,2
<i>Regionallinien – HG-Integration in den Regionalverkehr (Eisenbahnverbund) und Anpassung der städtischen Regionalbahnen</i>	–	2,67	2,67		2,67
<i>Upgrades, Elektrifizierung und Resilienz in Süditalien</i>	–	2,4	2,4		2,4
<i>Plan für die Bahnhöfe Süditaliens</i>	–	0,7	0,7		0,7
Sicherung und digitale Überwachung von Strassen, Überführungen und Brücken	–	1,60	1,60	–	1,60
<i>Autobahnen A24/A25 – Dynamisches Fernüberwachungssystem und Sicherung von Bauwerken (Brücken, Überführungen und Tunnel)</i>	–	1,15	1,15		1,15
<i>Dynamisches Fernüberwachungssystem für Bauwerke (Brücken, Viadukten, Überführungen und Tunnel) und Umsetzung von Massnahmen zur Digitalisierung der Strasseninfrastruktur</i>	–	0,45	0,45		0,45
<b>TOTAL</b>	<b>11,20</b>	<b>17,10</b>	<b>28,30</b>	<b>–</b>	<b>28,30</b>

Hinweis:

(b) einschliesslich der bereits vorgesehenen Mittel aus dem Kohäsionsfonds, auf die spezifischen Massnahmen zu verteilen

## 1. Arbeiten am Schienennetz für die Mobilität und den Schnellverkehr in Italien

Die Massnahmen dienen zur Durchführung der strategischen und programmatischen Vorgaben laut Anhang des Dokuments über Wirtschaft und Finanzen (DEF) #Italia veloce, genehmigt vom Ministerrat am 6. Juli 2020:

- Die Hauptinvestitionen ins Hochgeschwindigkeitsnetz betreffen den Bau einiger wesentlicher Strecken: Neapel–Bari, Brescia–Verona–Vicenza–Padua und Salerno–Reggio Calabria.
- Weitere Investitionen betreffen den Schnellverkehr und den Ausbau der Kapazitäten auf sechs Strecken: Rom–Pescara, Orte–Falconara, Palermo–Catania–Messina, Ligurien–Alpenregion, Taranto–Metaponto–Potenza–Battipaglia und Verona–Brenner (Anschlussarbeiten).
- Technische Modernisierung der Netzkorridore und Knotenpunkte durch den Beginn der Implementierung des *European Rail Traffic Management Systems* (ERTMS) im gesamten italienischen Schienennetz.
- Die technische Modernisierung der Verkehrsleitsysteme verbessert den gleichmässigen Verkehrsfluss und steigert die reduzierten Kapazitäten einiger Schienenkorridore.
- Investitionen in die regionalen Eisenbahngesellschaften, die ins nationale Schienennetz eingebunden sind (Torino Cerese–Canavesana, FUC: Ferrovia Udine–Cividale, Bari–Bitritto, Rosarno–S. Ferdinando, FCU: Ferrovia Centrale Umbra, EAV, FSE: Ferrovie del Sud Est).
- Zudem ist die Anpassung einiger als wichtig erachteter städtischen und Regionalbahnen vorgesehen (Roma Lido, Circumvesuviana und Circumetnea usw.).
- Weiterhin geplant sind spezifische Massnahmen wie Upgrades, Elektrifizierung und Resilienz in Süditalien (zu den besonders betroffenen Strecken gehören Ionica Sibari–Catanzaro Lido–Reggio Calabria, Venafro–Campobasso–Termoli, Knotenpunkt Catania, zweispuriger Ausbau Decimomannu–Villamassargia, Eisenbahnanbindung des Flughafens Olbia usw.).
- Zu guter Letzt sieht das Programm spezifische Massnahmen für die süditalienischen Bahnhöfe vor (Plan für die Bahnhöfe Süditaliens).

Zum Abschluss der Beschreibung der einzelnen Massnahmen folgt ein Überblick über die **infrastrukturelle Entwicklung** im Zusammenhang mit dem Bau neuer Bahnstrecken bzw. dem massiven Ausbau bestehender Verbindungen, aufgeteilt nach geographischen Bereichen.

## Der Nordwesten

In diesem Gebiet ist die Fortsetzung der wichtigen Massnahmen zum Ausbau des europäischen Korridors Rhein–Alpenregion sowie der Ausbau des westlichen Mittelmeerkorridors geplant. Hierbei geht es um den Ausbau des nationalen Korridors Ligurien–Alpenregion: Anbindung von Terzo Valico dei Giovi an den modernisierten Knotenpunkt Genua; Vervielfachung der Strecken Gallarate–Rho im Abschnitt Parabiago–Rho und Mailand Rogoredo–Pavia im Abschnitt Mailand Rogoredo–Pieve Emanuele.

Dabei handelt es sich um Investitionen mit einem hohen Reifegrad, die entweder bereits von einem Generalunternehmer in Angriff genommen wurden (Terzo Valico und damit verbundene Arbeiten am Knotenpunkt Genua) oder deren Planung bereits weit fortgeschritten ist und für die ein Grossteil der erforderlichen Genehmigungen bereits eingeholt ist. Zu den verfolgten Zielen gehören der Ausbau der Verkehrskapazitäten in den genannten Korridoren und die Durchdringung der Knotenpunkte Turin, Mailand und Genua. Ausserdem eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs durch den Einsatz von schwereren, längeren und breiteren Zügen.



## Der Nordosten

Zu den vorrangigen Massnahmen in diesem Gebiet zählen die Anschlussarbeiten der Strecke Verona–Brenner mit dem Einrichten einer Umfahrung von Trient. Dadurch kann der Güterverkehr umgeleitet werden, was Kapazitäten auf der historischen Strecke freisetzt, die vor allem im urbanen Bereich zugunsten des Regionalverkehr-Ausbaus genutzt werden können. Zusammen mit anderen Investitionen in diesen Streckenabschnitt, die teilweise bereits begonnen haben (neuer Brennerbasistunnel) oder sich in der Planung befinden (Zugänge zum Brennerübergang), ist diese Massnahme vor allem auf den Ausbau des Güterverkehrs ausgerichtet. Durch die Steigerung der Transportkapazitäten der Eisenbahninfrastruktur und die Beseitigung der bestehenden Leistungsdefizite soll der Schienenverkehr auf der europäischen Verbindungsachse zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer wettbewerbsfähiger werden.



Darüber hinaus umfasst der Plan die Fortführung der horizontalen Hochgeschwindigkeits- und Hochkapazitäts-Achse Brescia–Verona–Vicenza–Padua, wobei folgende Streckenabschnitte bereits an Generalunternehmer vergeben wurden: 1. Los Brescia Est–Verona und 1. Los Verona–Abzweigung Vicenza. Die Investition dient der Steigerung der Transportkapazität und der Bereitstellung eines neuen Schienenpaars, um das Schienenverkehrsangebot sowohl im Kurz- und Langstreckenpersonenverkehr als auch im Güterbereich zu erweitern.

## Mittelitalien

Zur Entwicklung der mittelitalienischen Infrastruktur sind Massnahmen zum Ausbau der apenninquerenden Verbindungen geplant: Orte–Falconara (Ancona) und Rom–Pescara.

Diese Investitionen sind im Bereich der Umwandlung des aktuellen Hochgeschwindigkeitssystems in ein „Hochgeschwindigkeitsnetz“ (AVR) anzusiedeln. Durch die umsichtige Nutzung dedizierter herkömmlicher Strecken, die eventuell durch infrastrukturelle Anpassungen des bestehenden Netzes ins AVR integriert werden können, soll das Leistungsangebot für die grossen städtischen Ballungsräume maximiert werden. Wo erforderlich, werden neue oder ergänzende Strecken gebaut.



Jahrelang wurden keine Projekte genehmigt und mangels finanzieller Mittel sämtliche Tätigkeiten zum Ausbau der Apenninquerung eingestellt. Erst in letzter Zeit haben die staatlichen und lokalen Institutionen die Debatte über den Ausbau des schnellen Schienenverkehrs zwischen der adriatischen und tyrrhenischen Küste Italiens wieder aufgenommen und die lokale Bedeutung, die eine Schnellverbindung zwischen den Städten Rom und Chieti–Pescara bzw. Ancona für die jeweiligen Einzugsgebiete hat, betont. Derzeit beraten sich alle Stakeholder zu den Entwicklungsperspektiven und versuchen, einen konkreten und praktikablen Investitionsplan auszuarbeiten, der auf einem nachhaltigeren Einsatz der finanziellen Mittel aus dem Recovery Fund basiert.

Der Umsetzungsstand der zur Finanzierung beider Korridore geplanten Investitionen sieht in der Realisierung befindliche Massnahmen sowie den Beginn neuer Ausbaumassnahmen vor, für die kürzlich Gespräche mit den Regionen aufgenommen wurden, die der Projektentwicklung vorausgehen. Der Planungsstand erlaubt es nicht, den Abschluss dieser neuen Verkehrsachsen abzusehen, weshalb der Recovery Plan auch die ersten Phasen dieser komplexen Investitionen umfasst.

## Der Süden

Der Plan der Regierung «*Piano Sud 2030, Sviluppo e coesione per l'Italia*» [Plan für die Entwicklung und Kohäsion Süditaliens bis 2030] zeigt, dass die Investitionen in Infrastrukturmassnahmen in Italien in den vergangenen zehn Jahren allgemein zurückgegangen sind, wodurch



Italien im Hinblick auf seine Infrastruktur hinter den anderen grossen europäischen Ländern zurückbleibt. Dieses Gefälle besteht auch innerhalb Italiens, wo die Investitionen in südliche Regionen im Vergleich zu Nord- und Mittelitalien deutlich zurückgegangen sind. So beliefen sich die laufenden öffentlichen Investitionsausgaben für die süditalienischen Regionen 2018 auf 6,2 Milliarden EUR, was nur 22,5 % der Gesamtinvestitionen entspricht – obwohl im Süden zirka 34 % der Bevölkerung lebt.

Im Anhang des Dokuments über Wirtschaft und Finanzen (DEF) 2020 «#italiaveloce» stellt die Regierung fest, dass die Planung relevanter Strukturmassnahmen in den Bereichen Verkehr und Logistik erforderlich ist, darunter:

- Ankurbelung der Investitionen und öffentlichen Ausgaben in den Bereichen Infrastruktur und Verkehr zur Förderung der italienischen Wirtschaft (Multiplikatoreffekt) und der dadurch besser angebundenen Gebiete;
- strukturelle Änderungen im Bereich Logistik und Güterverkehr, um den Sektor resilienter und international wettbewerbsfähiger zu machen.

Der Ausbau des bestehenden Schienennetzes und die Realisierung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken mit hohen Kapazitäten (AV/AC) entlang der Hauptverkehrsachsen Süditaliens gehören zu den vorrangigen Zielen Italiens. Dadurch werden nicht nur die Investitionen und öffentlichen Ausgaben in den Sektor der Infrastruktur und des Güterverkehrs angekurbelt, sondern auch die europäischen Ziele der ökologischen Umstellung und der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in Angriff genommen.



Im Anhang des Dokuments über Wirtschaft und Finanzen (DEF) 2020 «#italiaveloce» wird der Ausbau des Schnellverkehrs auf der Strecke Rom–Neapel–Salerno–Reggio Calabria mit der schrittweisen Modernisierung der Verbindungen in den Regionen Basilikata (Battipaglia–Potenza–Metaponto–Taranto) und Kalabrien als vorrangig betrachtet. Die Planung dieser Massnahmen wurde durch das Konjunktur-Dekret mit 40 Millionen EUR finanziert.

Einen anderen Reifegrad besitzen die riesigen Investitionen in die Strecke Neapel–Bari (ca. 6 Mrd. EUR) sowie Messina–Catania–Palermo (ca. 8 Mrd. EUR).

Die ersten Bauabschnitte für die Strecke Neapel–Bari im Wert von 2,3 Milliarden EUR wurden bereits vergeben: Variante Neapel–Cancello; zweispuriger Ausbau und HG-Massnahmen Cancello–Frasso Telesino; zweispuriger Ausbau Apice–Hirpinia. Die restlichen Bauabschnitte sind in der Vergabephase und gerade in den letzten Tagen wurde die Ausschreibung für den letzten Streckenabschnitt Hirpinia–Orsara mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 1,5 Milliarden Euro veröffentlicht. Der zweispurige Ausbau der Strecke Bovino–Cervaro ist bereits abgeschlossen. Ab nächstem Jahr sind alle Baustellen auf der Strecke Neapel–Bari betriebsbereit. Ab 2023, nach Abschluss der ersten Abschnitte (Neapel–Cancello und Cancello–Frasso), gibt es dann die erste

Direktverbindung zwischen Neapel und Bari, die später bis nach Lecce und Taranto erweitert wird.

Für die Strecke Palermo–Catania haben die Bauarbeiten im ersten Abschnitt Bicocca–Catenanuova mit einem Investitionsvolumen von 0,4 Milliarden Euro begonnen. Weitere Bauabschnitte befinden sich in der Planungsphase.

Mit den neuen Mitteln aus dem Entwicklungs- und Kohäsionsfonds 2021–2027 werden fristgerecht die Güterverkehrsstrecken ausgebaut (regionale Netze, ionisches Netz, sardisches und sizilianisches Netz, Knotenpunkte Catania und Palermo, molisisches Netz, adriatisches Netz), die Flughäfen (Trapani Birgi und Olbia), Häfen und Container-Terminals (Augusta und Bari Lamasinata) angebunden.

Zu guter Letzt ist ein Plan für den Ausbau der süditalienischen Bahnhöfe vorgesehen. Ziel des Projekts ist eine verbesserte Barrierefreiheit der Bahnhöfe, vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität, sowie bessere Service- und Informationssysteme an den Bahnhöfen für die Öffentlichkeit. Durch den Bau von Parkplätzen und die Schaffung von Umstiegsmöglichkeiten in den öffentlichen Strassenverkehr sowie das Einrichten von Fahrradabstellplätzen soll die modale Integration der Bahnhöfe verbessert werden. Eine weitere Komponente besteht in Investitionsprojekten zum Ausbau und zur Entwicklung und/oder Nutzungsänderung mittlerer bis grosser Bahnhöfe einschliesslich ihrer Aussenbereiche, die sich als strategisch wichtig für den Schienenverkehr erweisen. Diese Projekte wirken sich auf das gesamte Gebiet aus und werden häufig in den grösseren Kontext der Sanierung urbaner Bereiche und Mobilitätssysteme integriert. Schienenknotenpunkte von besonderer strategischer Bedeutung beziehungsweise U- und S-Bahnstrecken können durch eine homogene Investition, die Einheitlichkeit und Wiedererkennungswert sicherstellt, ausgebaut oder neu qualifiziert werden.

Derzeit ist der modale Anteil des Schienenverkehrs bezogen auf die gesamte Mobilität im Personen- und Güterverkehr im Vergleich zum Strassenverkehr wesentlich geringer. Die Investitionen in den Ausbau des Schienennetzes zielen darauf ab, die Infrastruktur wettbewerbsfähiger zu machen und den modalen Anteil des öffentlichen Verkehrs von der Strasse stärker auf die Schiene zu verlegen. Von dieser Art der Investition verspricht man sich unter anderem eine Verlagerung von den anderen Verkehrsmodalitäten – vor allem von der Strasse – in Richtung Schiene.

Die Umstellung von privater auf öffentliche Mobilität bringt deutliche wirtschaftliche Einsparungen für die Allgemeinheit mit sich. Zudem überzeugt die Schiene im Vergleich zu den anderen Modalitäten durch ihre sogenannten „externen Kosten“ – vor allem im Hinblick auf Umweltschutz und Unfallhäufigkeit. Deshalb ist zu erwarten, dass sich die Investitionen ins Schienennetz sehr positiv (nutzbringend) auswirken.

## **2. Massnahmen zur Strasseninstandhaltung 4.0**

Das im Laufe der Zeit entstandene italienische Strassennetz hat mit zahlreichen Widrigkeiten zu kämpfen (natürliche, orographische, archäologische, seismische, hydrogeologische u. a. Gegebenheiten). Deshalb ist das Strassennetz (das aufgrund der grossen Höhenunterschiede im Land besser für die grossflächige Versorgung geeignet ist) mit zahlreichen Brücken, Überführungen und Tunneln ausgestattet, die grösstenteils in den 1950er und 1960er Jahren

erbaut wurden. Der dabei verwendete Beton ist Alterungsprozessen unterworfen, deren Auswirkungen sich

zunehmend verstärken.

Aktuell werden nur wenige digitale Messinstrumente zur Analyse und Auswertung von Verkehrsdaten sowie zur Überprüfung der Sicherheit der am stärksten befahrenen und damit am stärksten gefährdeten Strassen eingesetzt. Ziel des Projekts ist der verstärkte Einsatz digitaler Verkehrsleitsysteme sowie die intelligente und wirtschaftliche Planung der Instandhaltungsarbeiten. Darüber hinaus soll die Resilienz des Strassennetzes deutlich gesteigert werden.

Die unzureichenden Kenntnisse des Wartungszustands von Brücken, Überführungen und Tunneln wirken sich zusammen mit den nicht geklärten Verantwortungs- und Zuständigkeitsbereichen auf das primäre Strassennetz aus und drohen, die enormen Investitionen zu konterkarieren.

Besonders kritisch stellt sich die Situation auf den Autobahnen A24 und A25 dar (von Rom nach L'Aquila und Teramo bzw. von Rom nach Pescara). Dieser strategische Streckenabschnitt verbindet den östlichen Landesteil mit der Hauptstadt und enthält zahlreiche Bauwerke mit hohem Risikoindex – zumal es sich um ein erdbebengefährdetes Gebiet handelt und die Bauwerke bereits in die Jahre gekommen sind, wie auch im Beschluss des Obersten Rats für öffentliche Arbeiten hervorgehoben wird.