

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • D-45014 Essen • www.grv-ev.de • Supplement@GRV-Nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

GdI bei den korsischen Eisenbahnen

In Folge 116 der GRV-Nachrichten, Seiten 13 und 14, erschien der Beitrag „L'AdI chez les chemins de fer corses“ von Urs Wili, GdI-Ortsgruppe Mittelland / Jura, in französischer Sprache.

In diesem Supplement erscheint nun die deutsche Fassung des Beitrags von Urs Wili.

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, D-45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Verantwortlich: Wolfgang Dietrich Mann, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de,
Dr.-C.-Otto-Straße 121, D-44879 Bochum, Tel. +49 234 5465181 (tagsüber +49 201 50949935), Fax +49 234 5465180

Das Supplement zu den GRV-Nachrichten erscheint bei Bedarf und wird als pdf-Dokument im Internet bereitgestellt. Wenn im Einzelfall nichts anderes angegeben ist, dürfen die pdf-Dokumente als Ganzes und unverändert weitergegeben werden. Ein Ausdruck zum persönlichen Gebrauch ist zulässig. Jede andere Verwendung und Verbreitung bedarf der Zustimmung durch die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

GdI bei den korsischen Eisenbahnen

Von Urs Wili,
GdI-Ortsgruppe Mittelland / Jura.

Die diesjährige Auslandsexkursion führte erstmals in der Geschichte der GdI nach Korsika. Es ist beeindruckend, wie die 125-jährige Camini di Ferru di Corsica (CFC) mit 220 Mitarbeitern, davon nur sechzig bei der Infrastruktur, über 230 Kilometer Strecke unterhält und betreibt (Bild 1). Als die Bahn noch von der SNCF betrieben wurde, musste die öffentliche Hand jährlich über 50 Millionen Euro beisteuern, seit die Verantwortung bei der Collectivité Territoriale de Corse (CTC) liegt, sind es noch 20 Millionen Euro jährlich.

AMG 800 heißen die modernen Panorama-Triebwagen, die ab 2007 in Dienst gestellt



Bild 1: Im Naturreservat von Scandola hat ein Loch in den Felsen die Form der Insel Korsika. Zur Kontrolle sind die früheren und die heute noch betriebenen Bahnlinien der CFC in das Loch eingezeichnet.

Grün: erneuerte Abschnitte, rot: noch zu erneuern, rot, gestrichelt: abgebrochene Linie an der Ostküste; Grafik: Urs Wili.

wurden (Bild 2). AMG steht für Autorail métrique grand confort. Dies ist gleichzeitig Symbol für die großen Anstrengungen, welche die CFC unternimmt, um dem steigenden Verkehr, den zunehmenden und vielseitigen Anforderungen einer gemischten Kundschaft und den Bestrebungen nach umweltschonenden Verkehrsmitteln gerecht zu werden. Dass die neuen Autorails, welche die halbe Flotte ausmachten, wegen konzeptioneller Mängel fünf Jahre lang nicht einsetzbar waren, war für eine kleine Meterspurbahn auf einer Insel noch viel schwieriger zu bewältigen als für eine große Normalspurige im Herzen Europas. Aber heute sind sie voll im Einsatz und bei Personal und Fahrgästen beliebt. Von den zwölf Triebwagen sind jeweils zwei und von den verbliebenen fünf Soulé-Triebwagen einer in Revision. Dazu wurde in Casamozza eine moderne Werkstätte mit einer Unterflurdrehbank eingerichtet. Über den beiden Unterhaltsgruben sind die Schienen direkt auf Stützen in 1,60 Meter Abstand montiert. Außer Motorrevisionen kann die Bahn alle anfallenden Arbeiten selber ausführen.

Ein wiederkehrender Wunsch der Kunden ist der Transport von Fahrrädern. Heute reicht der Platz nur für einzelne Räder, nicht für ganze Gruppen. Ein fixfertiges Konzept für die Herichtung alter Beiwagen zu kombinierten Fahrrad-Gepäckwagen mit einem Kühlteil für den Transport von lokal produzierten Früchten und Gemüse wurde von den Aufsichtsbehörden gestoppt, weil es den internationalen technischen Normen unzureichend genüge. Müssten bei einem Inselbetrieb nicht Abweichungen möglich sein?

Der Fahrbahnunterhalt muss auf der Insel mit eigenen Mitteln bewältigt werden. Die CFC hat dafür eine eigene Stopfmaschine. Sie ist jährlich rund 60 Tage im Einsatz. Damit ist es gelungen, in den letzten Jahren 172 Kilometer Strecke zu erneuern. Auf 60 Kilometern stehen die Arbeiten noch bevor. Nach ihrem Abschluss werden einige Langsamfahrstellen aufgehoben.



Bild 2: AMG 818 im Bahnhof Bastia;
Foto: Urs Wili.

Außer im Vorortsverkehr von Bastia und Ajaccio ist die Zugdichte mit vier bis sechs täglichen Zugpaaren sehr bescheiden und selbst das „Küstentram“ der Balagne zwischen Île Rousse und Calvi hat nur sieben Zugpaare.

In einem Zehnjahresplan von 2012 sind fünf Stoßrichtungen formuliert:

- Sicherheit und Pünktlichkeit verbessern sowie Fahrzeiten verkürzen
- Verbesserung der Intermodalität (Bus, Häfen, Lage der Bahnhöfe)
- Vorortsverkehre und Küstentram ausbauen
- Erleichterung des Zugangs zur Bahn auch für Behinderte
- Angebotserweiterungen im Güterverkehr sowie im Vorortsverkehr an der Ostküste zum Beispiel durch Wiederinbetriebnahme des ersten Abschnittes an der Ostküste (Casamozza – Folelli)

Die vorgesehenen Maßnahmen sind durchaus zielführend:

- Ablösung des manuellen Blocks durch eine zentrale Fernsteuerung
- Verlegung des Endpunkts der Strecke in Ajaccio zum Stadtzentrum

- Wiederanschluss der Häfen und Anbindung der Flughäfen
- Tarifverbund zur Erleichterung des Umsteigeverkehrs Bahn/Bus
- Beschaffung von (bimodalem?) Rollmaterial für den Vorortsverkehr

Anschlussmöglichkeiten für das Laden von bimodalen Triebzügen dürften in Ajaccio, Casamozza und Bastia zur Verfügung stehen. Aus Sicht des Umweltschutzes ist immerhin zu bedenken, dass Korsika seinen Energiebedarf zum größten Teil mit thermischen Kraftwerken deckt. Zwei Kraftwerke auf der Insel werden mit Dieselgeneratoren betrieben, die auf Erdgas umgestellt werden sollen, wenn die Pipeline aus Algerien gebaut sein wird. Auf Sardinien in einem Kohlekraftwerk erzeugter Strom wird seit 1965 (!) über eine Hochspannungsgleichstrom-Übertragung via Korsika nach Italien exportiert. In der Nähe von Casamozza ist das korsische Netz mit dieser Leitung verbunden. Der Anteil erneuerbarer Energien, Wasserkraft, Wind und Photovoltaik ist heute recht bescheiden.