



Der italienische Bahngütertransport kollabierte in der Finanzkrise. Die Liberalisierung ermöglichte es privaten Güter-EVU, in den Markt einzudringen. Als eines von über 20 privaten Güter-EVU bedient Dinazzano Po SpA diverse Terminals und Güterbahnhöfe in der Region Emilia Romagna.

Italien

Öffnung im Güterverkehr

Fünf Jahre nach der Neuregulierung des Güterverkehrs in Italien führte im September 2006 erstmals ein privater Güterzug von FNM Cargo eine internationale Verbindung von Melzo/Mailand nach Zeebrügge durch. Als Folge der Finanzkrise halbierte sich das Gütervolumen auf der Bahn und erreicht heute noch einen Modalanteil von acht Prozent.

Der nachhaltige Einbruch der industriellen Leistung Italiens während der Finanzkrise 2008/09 ließ den Bahngüterverkehr um 30 Prozent zurückgehen. Während die Straßen- und Seetransporte inzwischen wieder 85 Prozent der Vorkrisenwerte erreichten, verlor der Bahnverkehr weitere 20 Prozent und steuerte im zweiten Semester 2013 seinen absoluten Tiefpunkt mit einer Halbierung an. Seither erholte sich das Bahntransportvolumen auf knapp 60 Prozent von 2007. Trenitalia legte den Fokus auf den Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr und zog sich vollständig aus dem Wagenladungsverkehr zurück.

Neue Impulse

Mehrere Engpässe für Italiens Bahngüterverkehr wurden – und werden in den nächsten Jahren – aufgehoben:

- Die Erweiterung des Suezkanals 2015.
- Die 2015/16 regional zentralisierten und digitalisierten Zolldienstleistungen beschleunigen die Güterabwicklung.
- Der Ausbau der Cargo-Hauptlinien

für 750 Meter lange und 2000 Tonnen schwere Züge mit dem High-Cube-Profil ist in vollem Gang.

- Die nördlichen Tunnelverbindungen Gotthard und Ceneri öffnen 2016 respektive 2020.
- Die Basisbahntunnels nördlich von Genua und am Brenner ergeben neue Flachbahnstrecken ab 2025.
- Ausbauten wie der neue Tiefseehafen in Savona und verschiedener Hinterland-Bahnterminals.
- Die Hochgeschwindigkeitsstrecken sollen während der Nachtstunden für den Seecontainer-Verkehr geöffnet werden. Die Vorteile für das Güter-EVU liegen hierbei im hohen Profil und der freien Durchfahrt und nicht im Bereich der höheren Fahrgeschwindigkeit.
- Die Kunden nutzen zunehmend die um eine Woche kürzere Lieferzeit ab Italien für ihre Güter aus Asien.
- Das CO₂-Bewusstsein gewinnt an Bedeutung.
- Der mit 60 Millionen Euro dotierte Ferbonus des Ministeriums für Transporte wird den Bahngüterverkehr fördern.

All diese Faktoren werden dem italienischen Bahngütermarkt neue Dynamik verleihen und Reformstaus beseitigen.

Private Güter-EVU

Die Liberalisierung bot privaten Unternehmen die Chance, in den von Trenitalia vernachlässigten Gütermarkt einzudringen. Die 16 maßgebenden privaten Güter-EVU sind in der Vereinigung FerCargo (siehe Beitrag Seite 92) zusammengeschlossen und erreichen heute einen Marktanteil von 40 Prozent.

Aus der Liberalisierung sind vier Typen von privaten Güter-EVU hervorgegangen:

- nationale Gesellschaften anderer Länder;
- die vertikale Integration von Logistik-Dienstleistern;
- private Unternehmer industrieller Herkunft;
- Regionalbahnen, die einen Frachtzweig entwickelten.

Am stärksten, mit je rund fünf Prozent Marktanteil, ist die erste Gruppe vertreten: DB Cargo Italia nutzt die Nordanbindung nach Deutschland und zu den Nordseehäfen, baut den Wagenladungsverkehr in Norditalien aus und bindet zunehmend italienische Häfen an. Ab Oktober 2016 verstärken acht geleaste Vectron DC die

Flotte. Captrain Italia basiert auf dem internationalen Verkehr von und nach Frankreich und auf Inlandverkehren im Chemie- und Ölbereich. Seit 2014 hat Captrain insgesamt 25 E.483 von der Leasinggesellschaft Akiem in Betrieb genommen. Rail Cargo Carrier Italy (ÖBB) ist seit 2012 vor allem im Nordosten Italiens und den Anbindungen nach Osteuropa aktiv. SBB Cargo Italia, gegründet 2003, fokussiert auf den intermodalen Import-Export-Verkehr im Raum Mailand zu und von den Nordseehäfen.

Im Bereich der Logistikbetreiber sind Reedereien wie auch Transportgesellschaften aktiv geworden. In Bari, Süditalien, gründete 2008 die Transportgruppe GTS SpA das Tochterunternehmen GTS Rail und ist heute im inländischen Süd-Nordverkehr mit neun E.483 und entsprechenden Auslandsanbindungen tätig. Die Contship Italia SpA, eine Tochtergesellschaft der Eurokai GmbH & Co. KGaA, Hamburg, aus La Spezia gründete 2012 das eigene EVU Oceanogate. Das Unternehmen fokussiert mit neun TRAXX-DC/MS-Loks auf den Containertransport ab den Häfen La Spezia und Genua sowie auf den Intermodalverkehr ab Melzo nach sechs europäischen Destinationen.

Die rein privaten Unternehmen wurden von Finanzinvestoren gegründet. Zu ihnen gehören InRail (Region Norditalien, Slowenien), FuoriMuro



Private Unternehmen wie die FuoriMuro investieren schrittweise in modernes Rollmaterial wie die Siemens Vectron.

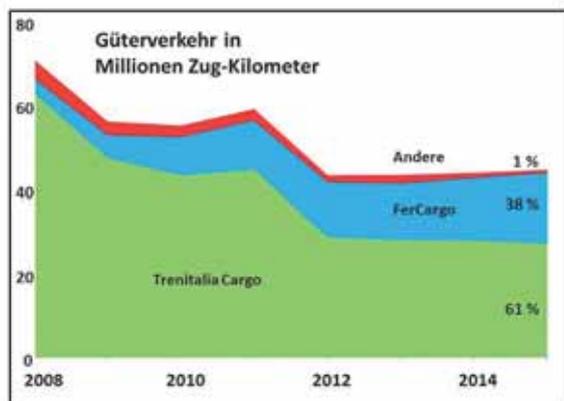
(Hafenbahn Genua, Norditalien, Frankreich), ISC Interporto Service Cargo SpA (Neapel) und CFI Compagnia Ferroviaria Italiana SpA (Rom). Eigen ist diesen Unternehmen, dass sie infolge beschränkter finanzieller Mittel nur in relativ kleinen Schritten das Geschäftsvolumen ausweiten respektive Verbindlichkeiten mit Leasingunternehmen eingehen können. Ausnahme ist hierbei die RTC Rail Traction Company SpA, ein Tochterunternehmen der Autostrada del Brennero, die 34 E-Loks betreibt.

Eher untergeordneter Bedeutung sind Güter-EVU von öffentlichen Bus- und Bahn-Verkehrsbetrieben wie beispielsweise das Güter-EVU Sangrita-

na, ein Tochterunternehmen von FAS Ferrovia Adriatico Sangritana, mit drei TRAXX E.483 ab der Region Abruzzen. Apuliens öffentliches EVU Ferrotramviaria betreibt ebenfalls drei E.483 und bedient damit Süd- und Norditalien.

Ausblick

Die Liberalisierung hat Italien davor bewahrt, dass der Bahngüterverkehr vollständig einbricht. Der Markt hat aus Sicht des Modalsplits und der Systemveränderungen viel Potenzial. Die finanzielle Potenz der Mercitalia wird wohl verhindern, dass der Marktanteil der privaten Güter-EVU auf über 50 Prozent steigen wird. *pt*



Die FerCargo-Mitglieder (siehe auch Beitrag und Interview auf den Folgeseiten) konnten ihren Marktanteil seit 2008 kontinuierlich ausbauen. 2011 wurden die Fördergelder für den Intermodal-Verkehr eingestellt, was zu einem weiteren Einbruch der Bahnleistungen im Gütermarkt, insbesondere bei der staatlichen Trenitalia Cargo, führte.

Trendwende bei Trenitalia

Mit der Gründung der Mercitalia Rail im Februar 2016 als neuer Cargo Division der Trenitalia wurde ein Neuanfang eingeleitet. Mit Investitionen von 1,1 Milliarden Euro wird derzeit neues Rollmaterial beschafft, unter anderem sind 100 Multisystem-Elektromotiven für Mercitalia Rail und TX Logistik geplant.

Der im September 2016 bekannt gemachte neue Businessplan der italienischen Staatsbahnen sieht Bahn-Infrastruktur-Investitionen von 73 Milliarden Euro in den Jahren 2017 bis 2026 vor. Mehr als die Hälfte der Investitionen sind bereits zugesagt.