



Landesgesellschaften der DB-Güterbahn

DB Cargo Italien im Portrait

Marcel Jelitto, Projektleiter internationale Produktionssysteme und -prozesse, DB Cargo AG, Frankfurt am Main

Europas größte Güterbahn ist die DB Cargo AG. Das Unternehmen hat in den vergangenen Jahren ein einzigartiges Netzwerk aufgebaut, das nahezu ganz Europa abdeckt. In loser Folge werden die Landesgesellschaften in Deine Bahn vorgestellt. Im vierten Teil: die DB Cargo Italy S.r.l.

Foto: Giovanni Grasso

*Zwei Maschinen
der Siemens
Vectron im
Grenzbahnhof
Domodossola*



Die Ferrovie dello Stato (FS) (dt. „italienische Staatsbahnen“) wurden am 15. Juni 1905 gegründet. Davor waren die Eisenbahnen in Italien einige Jahre teilweise staatlich, aber auch in privater Hand.

Die bis dahin autonom agierende FS wurde 1985 der Aufsicht des Verkehrsministeriums unterstellt. Am 12. August 1992 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft mit vollständiger staatlicher Beteiligung durch das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen umgewandelt. Am 24. Mai 2011 wurde aus der „Ferrovie dello Stato“ die „Ferrovie dello Stato Italiane SpA“, kurz „FS Italiane SpA“ (FS Italiane).

Mit der EU-Richtlinie 91/440 erfolgte die Trennung von Infrastruktur und Betrieb – die FS wurde in verschiedene Unternehmensbereiche aufgeteilt: So betreibt beispielsweise Trenitalia S. p. A. den Personenverkehr und Mercitalia Rail den Güterverkehr. Die Infrastruktur wird von Rete Ferroviaria Italiana (RFI) verwaltet.

Der italienische Eisenbahnmarkt

Im Wettbewerb stehen im Personenverkehr heute etwa 20 verschiedene Unternehmen. Der Großteil führt regional begrenzten Personenverkehr auf eigener Infrastruktur durch. Seit 2012 betreibt ferner das



Unternehmen „Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.“ (NTV) den ersten nicht von einer Staatsbahn betriebenen Hochgeschwindigkeitszug „Italo“. Diese verkehren unter anderem von Turin via Mailand, Rom, Napoli nach Salerno.

Die über 20 im Güterverkehr aktiven privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erzielten 2015 – nahezu zehn Jahre nach der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes in 2006 – einen Marktanteil von zirka 38 Prozent. Der nachhaltige Einbruch der industriellen Leistung Italiens während der Finanzkrise 2008/2009 ließ den gesamten Schienengüterverkehrsmarkt dabei um etwa 40 Prozent schrumpfen. Im Jahr 2009 gründeten private Güter-EVU den Verband „FerCargo“ mit Sitz im Rom. Ziel des Verbandes ist unter anderem eine Erhöhung des Modal Split. Heute ist FerCargo eine Vereinigung von 16 privaten Güter-EVU, darunter DB Cargo Italia.

Eisenbahninfrastruktur:

Rete Ferroviaria Italiana (RFI)

Mit der Trennung von Infrastruktur und Betrieb entstand im Jahr 2001 aus der ehemaligen italienischen Staatsbahn das Unternehmen „Rete Ferroviaria Italiana (RFI)“ als Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die RFI ist verantwortlich für Ausbau, Wartung und Verwaltung der staatlichen Gleisanlagen und steuert das Trassenmanagement sowie den Netzzugang.

Die RFI betreibt ein Streckennetz mit einer Länge von ungefähr 16 700 Kilometern (km). Davon sind

12.000 km elektrifiziert, fast ausschließlich mit 3.000 Volt Gleichspannung.

Italien verfügt heute über zirka 1.400 km Schnellfahrstrecken mit zwei Hauptachsen, die sich zu einer „T-Form“ zusammenführen. Schnellfahrstrecken sind zwischen Rom und Florenz (Inbetriebnahme 1997 südliche Hälfte, 1991 komplett), Mailand-Bologna (2008) und Bologna-Florenz, Rom-Neapel sowie Turin-Mailand (2009) in Betrieb. Weitere Strecken sind geplant, beziehungsweise bereits im Bau. Alle ab 2008 eröffneten Schnellfahrstrecken sind mit 25 kV/50 Hz elektrifiziert.

Eine spektakuläre Baustelle befindet sich im Norden des Landes. Zwischen dem österreichischen Tunnelportal in Innsbruck und dem Tunnelportal in Franzensfeste/Fortezza wird der Brennerbasistunnel gebaut. Zwischen diesen beiden Orten misst der Tunnel 55 km, zusammen mit der bereits bestehenden Umfahrung Innsbruck wird er 64 km lang sein. Geplant ist die Fertigstellung im Jahr 2025.

DB Cargo in Italien

DB Cargo Italy S.r.l. ist als Tochterunternehmen von DB Cargo seit 2002 in Italien aktiv und heute einer der größten Güterbahnen des Landes. Das Unternehmen entstand aus der „Strade Ferrate del Mediterraneo“ (SFM) und firmierte von 2005 bis 2009 unter dem Namen „Raillion Italia S.r.l.“.

In den Jahren 2009 und 2010 übernahm Raillion Italia S.r.l. in zwei Schritten 60 Prozent der Anteile von „Ferrovienord S.p.A.“ (jetzt „FNMS.p.A.“) und damit die



Ein Güterzug der DB Cargo Italia überquert den Fluss Adda (bei Calolziocorte)

Mehrheit an NORDCARGO S.r.l. Im März 2010 wurden alle Ressourcen auf die DB Cargo Italia S.r.l. übertragen.

DB Cargo ist heute in Italien durch zwei Gesellschaften vertreten, die Verkehre in ihrem jeweiligen Spezialgebiet anbieten. Durch die enge Kooperation zwischen DB Cargo Italia Services S.r.l. und DB Cargo Italia S.r.l. profitieren die Kunden von integrierten europäischen Verkehrsleistungen. Dabei übernimmt DB Cargo Italia Services S.r.l. die Betreuung und Unterstützung aller Schienengüterverkehrskunden im italienischen DB

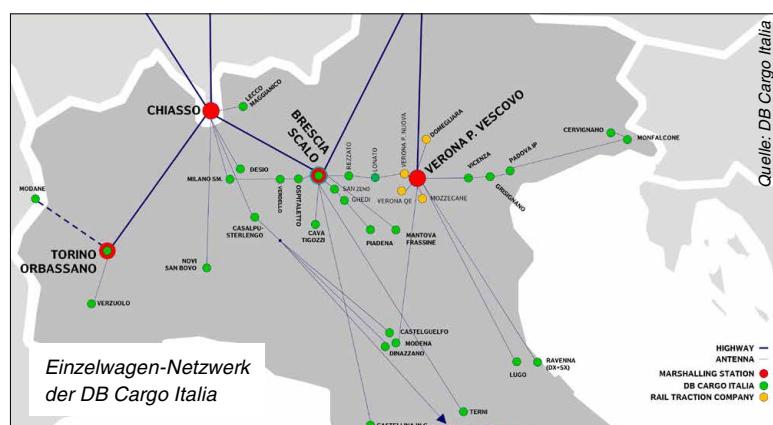
Cargo Netz, während die DB Cargo Italia S.r.l. den Betrieb durchführt und verantwortet.

DB Cargo betreibt ein umfangreiches, leistungsfähiges Netzwerk mit drei Hubs und mehr als 60 Umschlagplätzen und privaten Gleisanschlüssen. In den letzten Jahren hat DB Cargo Italia das Einzelwagen-Netzwerk für den italienischen Markt neu organisiert und an das europäische Netzwerk angeschlossen. Damit reagierte DB Cargo auf ein dringendes Marktbedürfnis: Eine Reihe von Unternehmen hatte nicht genügend Fracht für Ganzzüge – das Einzelwagen-Netzwerk bietet ihnen eine sehr gute Möglichkeit, ihre Güter nachhaltig und effizient zu Kunden in ganz Europa zu transportieren.

Für seine wichtigsten Gütersektoren in Norditalien betreibt DB Cargo drei große Drehkreuze in Brescia Scalo, Chiasso und Turin. Brescia Scalo liegt nahe dem Herzen der italienischen Stahlindustrie. Die drei Drehkreuze sind direkt an das europaweit einheitliche Einzelwagen-Verkehrsnetz der DB Cargo angebunden.

Im nationalen Einzelwagenverkehr verbinden Züge die Chiasso-Drehscheibe mit den beiden Railports in der Emilia Romagna (Dinazzano und Castelguelfo), in Lazio (Anagni) und Kampanien (Maddaloni). Monfalcone und Cervignano nahe der slowenischen Grenze sind ebenfalls Teil dieses Netzwerks, mit Transporten nach Osteuropa. Das Einzelwagen-Netzwerk wird auch zur Entwicklung des inländischen Verkehrs und nicht nur für den internationalen Verkehr genutzt.

Weitere Schwerpunkte bilden unter anderem der Transport von und zu den italienischen Häfen Ravenna, Genua, Livorno und Trieste sowie der Autoverkehr von Osteuropa nach Pisa. Das von DB Cargo in Italien betriebene Einzelwagennetz ist für eine Vielzahl von Unternehmen unverzichtbar geworden. Aus diesem Grund hat der italienische Logistikverband Assologistica im Oktober 2017 DB Cargo mit dem Preis „Logistics of the Year 2017“ ausgezeichnet. Der Verband bedankte sich mit Nachdruck bei DB Cargo für den Zugang italienischer Unternehmen zu einem effizienten Einzelwagensystem.



Triebfahrzeuge im Einsatz

Bei der DB Cargo Italia kommen folgende Triebfahrzeuge (Tfz) zum Einsatz: Bei den E-Lokomotiven sind die „E.483“ aus der Bombardier-Produktfamilie TRAXX speziell für Italien entwickelt worden. Die Gleichstrom-Triebfahrzeuge verfügen über eine Leistung von je 5.600 Kilowatt (kW), DB Cargo Italia setzt 11 Tfz dieses Typs ein. Auch kommen 8 moderne Siemens Vectron DC mit einer Leistung von je 5.200 kW zum Einsatz.

Im grenzüberschreitenden Einsatz verwendet DB Cargo Italien Mehrsystem-Tfz der Baureihe 189. Die 5 Maschinen verfügen über je einer Leistung von 6.000 kW. Bei den Dieseltriebfahrzeugen nutzt

DB Cargo Italia 10 Tfz des Typs DE.520 auf kurzen, nicht elektrifizierten Strecken und für Rangierarbeiten. Die in der Tschechischen Republik entwickelten und gebauten Lokomotiven können dabei auch in Doppeltraktion eingesetzt werden.

Auch Tfz der Firma Vossloh kommen zum Einsatz: Für Rangierarbeiten verwendet DB Cargo Italia die G1000, für den Transport schwerer Züge die G2000. Jeweils zwei Tfz dieser Bauarten werden von der DB Cargo Italia verwendet.

Ausgewählte Kennzahlen von DB Cargo Italia

Mitarbeiter (FTE)	zirka 300
Betriebene Züge pro Jahr	11.200
Beförderte Fracht	zirka 5,6 Millionen Tonnen
Verkehrsleistung	zirka 880 Millionen Tonnenkilometer

Quelle: DB Cargo Italia

Fazit

Die Eisenbahn in Italien hat sich in den vergangenen Jahren umfangreich positiv verändert. Im Personenverkehr sind viele Wettbewerber auf dem Markt aktiv, welche um die Kunden werben. Im Güterverkehr hat DB Cargo sich zu einer der größten Güterbahn des Landes entwickelt: DB Cargo ist heute das Tor zwischen Italien und der Welt.

Links

Informationen zum Projekt „Brennerbasistunnel“

www.bbt-se.com

DB Cargo Italy S.r.l.

www.dbcargo.it

Infrastrukturbetreiber RFI

www.rfi.it

Anzeige —



Wenn Fachwissen
ineinander greift

www.deine-bahn.de ist jetzt www.system-bahn.net

