



Foto: C. Müller

Direktvergaben – wie in Österreich gerne wahrgenommen – bleiben auch künftig möglich.

EU-Verkehrsminister legen Position bei „politischer Säule“ des Bahnpakets fest

Verkehrspolitik Einstimmig haben sich die 28 EU-Verkehrsminister auf ihre Haltung zu den „politischen“ Einzelgesetzen des 4. Eisenbahnpakets geeinigt. Bis zuletzt strittige, zweitrangige Punkte konnten sie ausräumen.

„Unsere harte Arbeit hat sich gelohnt“, sagte der luxemburgische Transportminister Francois Bausch. Noch im Sommer hatte sein Plan, bis Anfang Oktober eine gemeinsame Position seiner Kollegen zu erreichen, als ausgesprochen ehrgeizig gegolten.

Für EU-Verkehrskommissarin Violetta Bulc öffnet die Entscheidung „den Weg für größere Effizienz und Qualität des Bahnverkehrs in der Union“. Jetzt komme es auf die rasche Verabschiedung des gesamten Eisenbahnpakets und dessen Anwendung an.

Die formellen Trilog-Verhandlungen, bei denen die drei EU-Institutionen sich abstimmen, beginnen am 11.11.2015. Im Juni 2016 könnte das gesamte Paket in Kraft treten.

Lesen Sie mehr auf Seite 2

In dieser Ausgabe:

- Warum die internationale Kombi-Vereinigung UIRR den Recast der Richtlinie 92/106 befürwortet **Seite 2**
- Welche Vorhaben der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik für den Schienengüterverkehr vorsieht **Seite 3**
- Warum die Einstellung des OHE-Güterverkehrs für Branchenkenner nicht überraschend kommt **Seite 4**
- **Thema Rangierdienstleister: Wer wo in Deutschland tätig ist, was sich bei Lokomotiven tut** **Seite 7**
- Für wen Kombiverkehr seit September eine Company-Train-Verbindung nach Bologna fährt **Seite 15**

DB prüft Rückzug

Güterverkehr Um die Schienengüterverkehrssparte der Deutschen Bahn zu sanieren, könnte sich DB Schenker Rail aus einigen Bundesländern komplett zurückziehen. Dieses Szenario gehört nach Informationen des Fernsehsenders N-TV zu den Überlegungen der Projektgruppe „Zukunft Bahn“, an der auch die Unternehmensberatung McKinsey mitarbeitet. Ein Drittel der Güterverkehrsstellen könnte geschlossen werden. Gegenüber N-TV wollte die Bahn „Gedankenspiele auf Arbeitsebene“ nicht kommentieren.

RB 12.10.15 (ici)



Neuaufgabe
2015

HANDBUCH

Entwerfen von Bahnanlagen

Das Kompendium für die Praxis des Eisenbahnbaus!

JETZT BESTELLEN UND
ÜBER **20%** SPAREN!

PER E-MAIL: buch@dvvmedia.com
PER FAX: 040/23714-450 oder
PER TELEFON: 040/23714-440

Mehr Infos unter www.eurailpress.de/evb



Der Kommentar

Timon Heinrici zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

Für Schienengüterverkehr kein Durchbruch

Der neue Aktionsplan Güterverkehr und Logistik liegt vor. Er setzt damit die Tradition des Masterplans Güterverkehr und Logistik fort, der 2008 vorgelegt wurde. Dem Schienengüterverkehr haben alle bisherigen Pläne nicht zum Durchbruch verholfen. Auch die Neuauflage lässt nicht erwarten, dass sich die Wettbewerbsbedingungen der Bahn schnell verbessern. Engpässe im Bereich Schiene gezielt auflösen, dauert erfahrungsgemäß nicht Jahre, sondern Jahrzehnte. Auch längere Güterzüge setzen voraus, dass die Infrastruktur dafür vorhanden ist. Unterdessen gehen aber verschiedene Maßnahmen auf das Konto der Regierung, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs eher verschlechtert haben. Entscheidungen wie die Erhöhung der EEG-Umlage wirken schnell, während Infrastrukturausbau Zeit braucht. Einen Lichtblick gibt es aber: Mit den 75 Mio. EUR für die Netz-Digitalisierung schafft die Regierung schnell Nutzen für die Branche. **RB 12.10.15**

Leser sehen Bahnen bei Sicherheit im Nachteil

Umfrage „Sind Eisenbahnen gegenüber Lkw-Transportunternehmen im Nachteil, wenn sie wegen Vernachlässigung sicherheitsrelevanter Dokumentationspflichten die Zulassung verlieren?“ Dies fragte die Redaktion in der 41. Kalenderwoche Nutzerinnen und Nutzer der Website *eurailpress.de*. Rund 77 % waren der Auffassung: Ja, die Bahnen sind im Nachteil – vergleichbare Verstöße müssen vergleichbare Konsequenzen haben. Die Übrigen halten die Bahnen nicht für benachteiligt, weil das Gefährdungspotenzial höher sei. Die Umfrage ist nicht repräsentativ. **RB 12.10.15 (ici)**

UIRR für einheitliche Regelungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs

Intermodal Die internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene Straße, UIRR, der Industrieverband des Sektors, drängt auf eine Überarbeitung („Recast“) der EU-Richtlinie 92/106. Die Rechtsnorm setzt europaweit den Rahmen für die Förderung des Kombinierten Verkehrs, doch haben die Mitgliedstaaten Freiheiten bei der Umsetzung dieses Ziels. Ein Recast sollte exaktere Definitionen und einheitliche Regelungen bringen, die der Vielfalt an Regelungen in den Mitgliedstaaten ein Ende setzen, heißt es in einer Mitteilung der UIRR vom 28.09.2015. Die UIRR will zudem erreichen, dass Entscheidungs-

träger stärker zu horizontalem und verkehrsträgerübergreifendem Denken angehalten und die Erfolge bei der stärkeren Nutzung des Kombinierten Verkehrs dokumentiert werden.

„Angesichts der globalen Klimakonferenz COP 21 in Paris sollte man nicht vergessen, dass intermodaler und hier insbesondere der Kombinierte Verkehr eine Lösung für die Herausforderung der langen Strecken bei den europäischen Gütertransporten darstellen, und zwar sowohl was Staus, Sicherheit und auskömmliche Beschäftigung angeht“, begründet UIRR-Präsident Ralf-Charley Schultze die Initiative. **RB 12.10.15 (ici)**

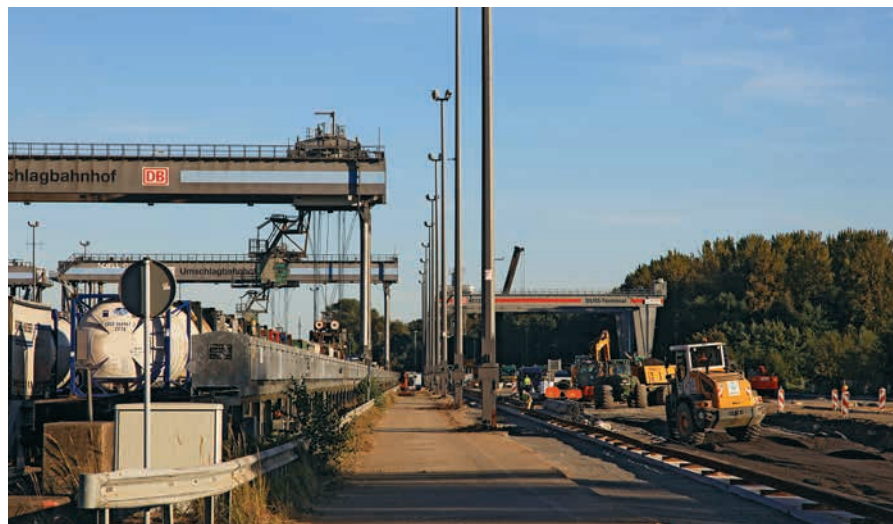


Foto: C. Müller

Förderung von Kombiterminals: Regelungsvielfalt in der Europäischen Union

EU-Verkehrsminister legen Position fest

Fortsetzung von Seite 1

Während das Thema Unabhängigkeit der Infrastruktur im Sinne von Bundesregierung und Deutscher Bahn geregelt wurde, kann die deutsche Seite mit den Vorschriften für die Marktöffnung im Nahverkehr nicht völlig zufrieden sein.

Denn die vereinbarte Öffnung ist durch viele Ausnahmen und lange Übergangszeiten verwässert. Regierungen, die ihre Bahngesellschaft vor Konkurrenz aus dem Ausland schützen wollen, können das noch mehr als 25 Jahre tun.

Auch beim zweiten großen Brocken der „politischen“ Säule, dem Verhältnis von Transport- und Infrastrukturfirmen

– vor allem in integrierten Konzernen – erlaubt der Text viel Auslegungsspielraum. Einerseits schreibt er vor, dass „der Infrastrukturbetreiber organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig ist“. Dann aber heißt es, ein Eisenbahnunternehmen dürfe lediglich keinen – entscheidenden – Einfluss auf das Infrastrukturunternehmen ausüben.

Darlehen einer Holding an die Infrastrukturtochter sind – unter bestimmten Bedingungen – weiterhin möglich. Lediglich Verkehrsfirmer eines integrierten Konzerns dürfen der Infrastrukturschwester auf keinen Fall Darlehen gewähren. **RB 12.10.15 (wal)**

Bund gibt 75 Mio. EUR zur Steigerung der Netzkapazität durch Digitalisierung

Logistik Der Bund stellt 75 Mio. EUR für digitale Projekte zur Kapazitätserhöhung der Schiene zur Verfügung. Das kündigte laut Nachrichtenportal *Verkehrsbrief.de* Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 06.10.2015 in Magdeburg auf der 5. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik an. Mit den Maßnahmen könne die Kapazität der Schienenwege um 5 % gesteigert werden. Einzelheiten nannte er nicht. Das Geld stammt aus dem Programm „Zukunftsinvestitionen“, aus dem der Verkehr von 2016 bis 2018 insgesamt 3,1 Mrd. EUR erhält. Angaben einer Sprecherin zufolge ist unter anderem eine App zur vereinfachten Trassenbuchung im Gespräch. Seit Oktober 2014 ist die DB in der Lage, auf Vorrat vorkonstruierte Trassen anzubieten.

Auf der Logistikkonferenz vorgestellt wurde der überarbeitete „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – nachhaltig und effizient in die Zukunft“.

Das Bundesverkehrsministerium verfolgt damit die fünf Ziele Stärkung des Logistikstandorts, Sicherung und Ausbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, bessere Vernetzung der Verkehrsträger, Förderung des umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransports sowie Sicherung von Nachwuchskräften und guten Arbeitsbedingungen.

Für den Schienenverkehr umfasst der Aktionsplan folgende Vorhaben:

- Chancen der europäischen Schienenverkehrskorridore nutzen
- Engpässe der Schieneninfrastruktur beseitigen
- längere Güterzüge ermöglichen
- Verkehrstauglichkeit von Eisenbahnüberführungen sichern
- Akzeptanz in der Bevölkerung für Infrastrukturausbau schaffen
- Konzept zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger erarbeiten
- Interoperabilität auf der Schiene verbessern
- Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm verbessern
- Arbeitsbedingungen im Wirtschaftszweig Güterverkehr und Logistik regelmäßig erheben.

Verschiedene Vorschläge zur Förderung des Schienenverkehrs gab es in Diskussionsrunden. Jens-Christian Hansen, HaBeMa Futtermittel, sieht den konventionellen Verkehr durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs benachteiligt. Aus dem KV-Förderverein müsse der Begriff „austauschbare Ladungsträger“ getilgt werden, um Fördermöglichkeiten zu erweitern. Der Präsident des Logistikverbandes DSLV, Mathias Krage, plädierte für die Stärkung des Schienengüterverkehrs durch geänderte betriebliche Priorisierung. RB12.10.15(wkz/ici)

Kandidaten für Leitung von Shift2Rail ausgewählt

Forschung Für die Wahlen zum Exekutivdirektor von Shift2Rail stehen die Kandidaten fest. Am 20.11.2015 wird sich das Gemeinschaftsunternehmen von EU-Kommission und Eisenbahnindustrie auf einen Kandidaten einigen. Aus dem Auswahlverfahren der Kommission sind fünf Personen hervorgegangen. Die Namen sind geheim, doch befindet sich auch ein Kommissionsvertreter darunter. In der Branche gilt der Beamte als der Kandidat mit den besten Karten – schon weil er im Gegensatz zu den Industrievertretern der Behörde Einfluss auf das Gemeinschaftsprojekt beschert. RB 12.10.15 (ici)

Portugal vereinigt Straße und Schiene

Infrastruktur Portugal hat eine neue Infrastrukturgesellschaft. Mit Dekret 91/2015 schuf die Regierung in Lissabon zum 01.06.2015 die Infraestruturas de Portugal S. A. (IP). Die Aktiengesellschaft entstand aus der Verschmelzung des Schienenwegbetreibers Rede Ferroviaria Nacional (Riester) und der Straßengesellschaft Estradas de Portugal (EP). Die IP entwickelt beide Infrastrukturen gemeinsam. Sie ist auch für die Steuerung und Kontrolle des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Die Aufsicht hat das Wirtschaftsministerium. RB 12.10.15 (wkz/ici)

HU-Logistikverband fürchtet Alleingänge

Migranten Für ein abgestimmtes Verhalten von Regierungen und Eisenbahnunternehmen entlang der Flüchtlingsrouten aus dem Nahen Osten Richtung Westeuropa spricht sich der ungarische Logistikverband MLSZKSZ aus. Für Ausnahmesituationen wie den massenhaften Zustrom von Migranten müsse es neue Leitlinien geben, die zumindest im Schengen-Raum den ungehinderten Warenfluss sicherstellen. Unabgestimmte Aktionen zwischen Grenzschützern und Eisenbahnen gefährden die Logistikkette, argumentiert der Verband. Die Kosten aus Schadensfällen, für Umwege und Schutzvorkehrungen

seien nicht absehbar. Hierfür müsse die EU aufkommen, fordert der Verband. Die kroatischen Grenzübergänge waren bei Redaktionsschluss technisch offen. (Entgegen der Meldung auf dem Titel von *Rail Business* 40/15 wurde die Sperrung erst vorbereitet; das Foto zeigt auch nicht Gyékényes, sondern den serbisch-ungarischen Übergang bei Röske). Die Abriegelung durch den ungarischen Grenzschutz steht im Raum; Eisenbahnen leiten Containertransporte vorsorglich über Slowenien um. Die kroatische Staatsbahn suspendierte den Personenverkehr mit Ungarn und Slowenien. RB 12.10.15 (in/ici)

Kroatien investiert 2,2 Mrd. EUR in Netz

Infrastruktur Die kroatische Regierung hat den Entwurf für ein nationales Programm zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Zeitraum 2016-2020 verabschiedet. Laut Regierungskanzlei sind bis 2020 Investitionen von 16,949 Mrd. HRK (2,227 Mrd. EUR) vorgesehen. Davon sollen 58,7 % in den Bau neuer oder den Ausbau bestehender Strecken fließen. Weitere 13,1 % sind für die Modernisierung von veralteten Gleisanlagen vorgesehen. Die übrigen 28,1 % gehen in den Unterhalt. Die Finanzierung erfolgt zu gut 45 % aus EU-Fördermitteln und Krediten. RB 12.10.15 (nov-ost.info/ici)

Personalien

■ **Michael Peter** (49) übernimmt ab 01.01.2015 bei der Siemens-Division Mobility die Leitung der Business Unit Mobility Management. Zuletzt war Peter Leiter des Business Segments Mainline Rail Automation in Braun-



Foto: Siemens

schweig. Er löst **Jürgen Brandes** ab, der die Leitung der Division Process Industries and Drives übernimmt.

■ Bei Alstom Transport wurde **Romuald Gicquel** die Leitung des Standortes Ormans übertragen. Dort fertigt der Konzern mit 340 Mitarbeitern Generatoren und Fahrmotoren. Gicquel ist seit 2010 bei Alstom und war zunächst



Foto: Alstom

Industrial and Investments Director am Standort Belfort, wo er ab 2012 als Lean Manufacturing Director wirkte.

■ Die schwedische Güterbahn Green Cargo strukturiert ihr Management um. Als Direktorin des neu geschaffenen Bereiches Marketing und Kommunikation wurde **Sohana Josefsson** (41) berufen. Die vorherigen Leiter der Bereiche Marketing, **Mats Hanson**, und Kommunikation, **Mats Hollander**, haben nur noch beratende Funktion für das Management. Josefsson kommt aus dem Finanzsektor und ist seit 2008 bei Green Cargo. Dort war sie bislang Leiterin Produktmanagement und Marketing.

RB 12.10.15 (ri)

OHE beschränkt sich auf Profitables

Marktbereinigung Der Aufsichtsrat der Ostthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) hat am 28.09.2015 beschlossen, die OHE Cargo GmbH zum Ende 2016 zu schließen und sich auf SPNV und ÖPNV zu konzentrieren. Dies kommunizierte das Unternehmen in einem Brief an die Aktionäre am 05.10.2015, der *Rail Business* vorliegt. Als Gründe nennt die OHE „nachhaltige Verluste“ in zweistelliger Höhe zwischen 2008 und 2014 im Schienengüterverkehr – wohl hauptsächlich aus der Insolvenz des Großkunden LTH Transportlogistik Ende 2010. 2015 und 2016 erwartet die OHE für die Cargotochter ebenfalls einen Millionenverlust im einstelligen Bereich.

Die OHE Cargo wies unter Berücksichtigung des Zinsergebnisses im Geschäftsjahr 2013 jedoch einen Überschuss in Höhe von 380 000 EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag von -369 000 EUR) aus. Neuere Geschäftsberichte der OHE bzw. OHE Cargo waren bei Redaktionsschluss nicht verfügbar. Die nach der Ausgründung angelaufene Expansion trug nach dem Jahresabschluss 2013 Früchte: „Die OHE Cargo konnte bereits im Berichtsjahr mehrjährige Verträge mit Großkunden für 2014 abschließen, wodurch der Verlust der langjährigen DB-Kooperation für die Last Mile-Bedienung des OHE AG eigenen Netzes überkompensiert wurde. [...] Für 2014 wird ein positives Ergebnis vor Ergebnisabführung erwartet.“

Wolfgang Kloppenburg, Vorstandsvorsitzender der OHE, bezeichnete das Geschäftsjahr 2013 im Gespräch mit

Rail Business als nicht repräsentativ. Die OHE Cargo sei auch 2013 „operativ rot“ gewesen und nur durch „außerordentliche Erträge“ zu einem positiven Ergebnis gekommen. 2012/2013 laufende Verhandlungen zum Verkauf der OHE Cargo, u.a. an ein Konsortium um die Führung des ehemaligen OHE-Vorstandsvorsitzenden Wolfgang Birlin bzw. eine ausländische Bahngesellschaft, verliefen dabei ohne Zuschlag. (*Rail Business* 4/13).

Das „Aus“ für die OHE Cargo überrascht Branchenkenner nicht. Schon beim Verkauf der ehemals kommunalen OHE 2006 an Arriva und Bachstein sowie später die mehrheitliche Tochter Netinera der italienischen Staatsbahn FSJ war bekannt, dass die neuen Eigentümer vorrangig an der profitablen SPNV-Beteiligung Metronom interessiert sind. Der Weiterbetrieb von Infrastruktur und Cargosparte – die Bestandsgarantie läuft Ende 2016 aus – wurde in Kauf genommen. Nun bleibt abzuwarten, inwiefern das OHE-Gleisnetz im Rahmen der Daseinsfürsorge zusammen mit dem Netz der kommunalen Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) in eine „Landeseisenbahninfrastrukturgesellschaft“ überführt wird.

Der seit 01.02.2015 amtierende Geschäftsführer Dr. Andreas Rudolphi wird somit die OHE Cargo GmbH abwickeln müssen. Ein Teil der Mitarbeiter war bereits 2015 zusammen mit seinem Vorgänger und ex CTL Logistics-Geschäftsführerkollegen Ernst-Stefan Bruns abgewandert.

RB 12.10.15 (ri)
www.ohe-cargo.de

Betriebliches Regelwerk

Ab Fahrplanwechsel 2015/2016 stellen viele Eisenbahnverkehrsunternehmen auf das Betriebliche Regelwerk um. Wir helfen Ihnen bei der Umsetzung.

Fachfortbildung für Ausbilder, örtliche Betriebsleiter, Eisenbahnbetriebsleiter und Bahnpersonal mit betrieblichen Aufgaben am 26. und 27.10.2015

Themen: Betriebliches Regelwerk im Unternehmen richtig ausbilden / Änderungen der TfV / Zukunft der Schienenfahrzeugtechnik

Info und Kontakt: info@railconzept.de Tel.: 05031/9601713 www.Railconzept.de

Fortbildung mit Praxisbezug – das ist unser Anspruch. Wir freuen uns auf Sie!



Die Innovationstreiber der Bahnindustrie

Entwicklung Die Treiber für Innovationen der Bahnindustrie sind Globalisierung, Energieeffizienz und Digitalisierung. Dies war die Kernaussage eines Vortrages von Dr. Martin Lange, Vorstand Transport der Alstom Deutschland AG und Präsident der Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), an der AutoUni Wolfsburg. Die Globalisierung mache aufgrund weltweiter Produktionsprozesse ein ganzheitliches Qualitätsmanagement notwendig. Und im weltweiten Markt mit China als größtem Wettbewerber der westlichen Länder könne die europäische Bahnindustrie nur mit größerer Flexibilität und Kundennähe sowie Innovationen als Schrittmacher agieren.

Für eine bessere Energieeffizienz muss laut Lange nicht nur die Ökobilanz der Produkte verbessert werden, sondern auch deren Herstellung. Als Beispiele von Produkten mit einer deutlich besseren Ökobilanz nannte er die Hybrid-Rangierlok H3 und die in Entwicklung befind-

lichen Lint 54-Triebwagen mit einem Hybridantrieb aus Brennstoffzelle und Batterie. Die ersten beiden Fahrzeuge sollen 2016 vorgestellt werden. Weiter existiere mit HESOP (Harmonic and Energy Saving Optimiser) die Möglichkeit, Bremsenergie über das Unterwerk in das Mittelspannungsnetz einzuspeisen. Zudem entwickelt Alstom für den städtischen Nahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen induktive Ladestationen. Kooperationspartner aus dem Busbereich gebe es laut Lange bereits.

Bei der Digitalisierung sieht der Alstom-Manager deutliches Potential zu Verbesserungen beispielsweise im Servicebereich. Mittels des Train Tracers werden bereits Daten zum Depot vorgemeldet. Und der Train Scanner erfasst im Depot ortsfest Fahrzeugbauteile wie Räder, Bremsen, Pantographen und die Außenhülle. Die dazugehörige Software „Health Hub“ verarbeitet die Daten zu Handlungsanweisungen. **RB12.10.15(cm)**

Neue Länder für Vectron – ER 20 in Bulgarien

Zulassung Die Vectron-Lok hat Ende September 2015 die Zulassung für Kroatien (Version MS und AC) und Slowenien (MS) erhalten. Damit sind laut Siemens inzwischen 13 Länderzulassungen erteilt worden. Zudem ist eine ER 20 der ÖBB seit Ende September in Bulgarien für Zulassungsfahrten im Einsatz. **RB 12.10.15 (cm)**

Alstom Transport mit vier Geschäftsbereichen

Industrie Nach der Abspaltung des Energiegeschäfts aus dem Alstom-Konzern wird der Transportbereich künftig aus vier Geschäftsbereichen bestehen: Züge, Systeme, Dienstleistungen und Signaltechnik. Dies sagte der Deutschlandchef des Konzerns, Dr. Martin Lange, auf einem Vortrag. **RB 12.10.15 (cm)**

www.alstom.com/transport

Internationales Forum für Tunnel und Infrastruktur

STUVA-Tagung 2015

1.–3. Dezember 2015 · Dortmund

Nutzen Sie die Möglichkeit, sich auf dem „Familientreffen der Tunnelbauer“ über die Zukunftsthemen der Branche umfassend zu informieren und sich mit Kollegen aus aller Welt auszutauschen. **Besuchen Sie die STUVA-Tagung vom 1.–3. Dezember 2015 in Dortmund!**

- Mehr als 1.500 Teilnehmer aus über 20 Nationen
- Weltweit führender Branchentreff für das unterirdische Bauen
- Fachausstellung mit mehr als 150 Ausstellern aus dem In- und Ausland

Neues Segment Tunnelbetrieb!



www.stuva-tagung.de
www.stuva-expo.de

STUVA e.V.
Mathias-Brüggen-Str. 41, D-50827 Köln
Tel. +49 (0)221 5 97 95-0, Fax +49 (0)221 5 97 95-50
E-Mail: team@stuva-tagung.de

STUVA

Sylt: RDC kommt später – 628 meist bis Bredstedt

Fahrplanwechsel Die Sylt-Autozüge des Wettbewerbers RDCD (Railroad Development Corp. Deutschland) werden nicht gleich mit Fahrplanwechsel fahren, sondern erst später. Das Unternehmen erklärte auf einer Veranstaltung beim Kreis Nordfriesland, dass so ein Chaos vermieden werden solle, da es zum 13.12.2015 umfangreiche Änderungen im Nahverkehr und deutlich mehr Shuttle-Züge der DB Fernverkehr gebe. Der Betrieb soll aber „deutlich vor Ostern“ starten, kritischer Pfad sei die Schulung der Mitarbeiter. Die ersten Fahrzeuge für den Autozug erwartet RDCD im November. Bei der Traktion gebe es derzeit drei verbliebene Alternativen, so das Unternehmen zu *Rail Business*.

Die Deutsche Bahn hat unterdessen ihr neues Angebot „Sylt Shuttle plus“ konkretisiert. Danach werden die derzeitigen Autozugverbindungen zweimal je Stunde zusätzlich mit modernisierten Dieseltriebwagen 628 inklusive Fahrradbeförderung ergänzt. Bis auf die Tagesrandlagen fahren diese aber nur bis/ab Bredstedt. Zudem seien laut DB-Mitteilung die IC-Züge in der Region „langfristig garantiert“ und verkehren auch im nächsten Jahr „unverändert weiter“, obwohl laut Landesverkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) derzeit noch bei zwei Zügen Trassenkonflikte bestehen. **RB 12.10.15 (cm)**

HKX mietet Waggons von BahnTouristikExpress

Fernverkehr Die neben einer Marschbahngarnitur vom HKX eingesetzten Waggons werden aktuell teilweise ausgetauscht. Seit Ende September 2015 werden auch sechs Bom/Bcm der BTE BahnTouristikExpress verwendet, die Mitte Oktober auf zehn Wagen zzgl. einem Wagen Reserve aufgestockt werden sollen. Von zehn im Einsatz befindlichen Euro Express-Wagen werden fünf retourniert, es verbleiben vier + einer Reserve. Der geplante Einsatz eines Halbgepäckwagens mit 1.-Klasse, Rollstuhl- und Fahrradmitnahme soll noch in diesem Jahr zusätzlichen Service bieten. Ein weiterer Waggontausch ist mit Rückgabe der Marschbahngarnitur im Dezember 2015 zu erwarten. **RB 12.10.15 (ri/cm)**



Fotos: C. Müller

In Braunschweig hat Alstom den bestehenden Standort für die Wartung von E-Triebwagen erweitert, u.a. auch um eine Unterflurdrehbank (oberes Bild).

Alstom: Eine Werkstatt für zwei SPNV-Betreiber

Braunschweig Der neue Servicestandort in Braunschweig, den Alstom offiziell am 02.10.2015 eröffnet hat, wird von zwei Bahnbetreibern genutzt. In erster Linie führt Alstom hier für zunächst 20 Jahre die betriebsnahe Instandhaltung für die 20 Züge vom Typ Coradia Continental durch, die für das SPNV-Netz ENNO (Elektro-Netz Niedersachsen-Ost) vorgesehen sind. Eigentümer der Züge ist eine Tochter des Zweckverbandes Braunschweig (ZGB), Betreiber ist die Metronom Eisenbahn GmbH. Zudem wird die Westfalenbahn den Standort nutzen.

Alstom hat für die ENNO-Werkstatt den seit 2011 bestehenden Standort für 15 Mio. EUR ausgebaut. In der ehemaligen großen Riechhalle des AW Braunschweig wurden zwei weitere Gleise installiert, ausgerüstet mit einer festen Oberleitung und Dacharbeitsständen. Ergänzt wurde der Standort um eine 100 m lange Halle mit zwei Gleisen. Ein Gleis hat eine 80 m lange Waschanlage bekommen, das andere Gleis ist mit einer Unterflurdrehbank zur Radsatzbearbeitung ausgestattet worden. Beide

Gleise sind elektrifiziert. Für die Innenreinigung wurden zwei Abstellgleise im Vorfeld angelegt.

Noch während der Planung der Anlage gab es erste Gespräche mit der Westfalenbahn über die Nutzung der Waschmöglichkeit. Die Westfalenbahn wird über 15 Jahre die Kiss-Doppelstocktriebwagen während ihrer Wendezeit in Braunschweig bei Alstom reinigen. Die Westfalenbahn wird u.a. 13 Kiss im SPNV-Netz EMIL (Emsland-Mittelland) einsetzen.

Motala-Werkstatt in Schweden übernommen

Mit gleichem Datum hat Alstom die Übernahme von Motala Train AB abgeschlossen, das die Sanierung, Instandhaltung und Reparatur von Fahrzeugen für den Personenverkehr durchführt. Alstom wird alleiniger Eigentümer der Firma, die einen Jahresumsatz von rund 15 Mio. EUR generiert und 73 Mitarbeiter beschäftigt. Das Unternehmen unterhält Werkstätten in Motala, südlich von Stockholm, und Västerås, nordwestlich von Stockholm. **RB 12.10.15 (cm)**



Zum Thema

Karl Arne Richter zur aktuellen Lage der Rangierdienstleister

Letzte Nische, letzte Meile?

Die erste bzw. letzte Meile galt lange Zeit als der Garant für sichere Geschäfte. Doch die Bahnreform setzt auch hier an und öffnete den Markt. Heute sind über 100 Unternehmen in Deutschland in diesem Segment tätig und die wachsende Zahl zeigt: Es scheint sich weiterhin zu lohnen, nur in einer Region oder auch an unterschiedlichen Standorten tätig zu sein. Doch auch untereinander stehen Regionalbahnen und die so genannten „new entrants“ im Wettbewerb – sicher ist hier somit heute kein Geschäft. **RB 12.10.15**

Nicht viel Neues bei den „Shuntern“

Stagnation Die Bearbeitung des Themas „Rangierdienstleister“ in Deutschland offenbarte es: Große Entwicklungen konnten für die vergangenen zwölf Monate nicht notiert werden. Weder bei den Standorten der Betreiber, noch bei den Unternehmen als solches, noch bei den Fahrzeugen.

Unternehmen

Der Hafen Hamburg ist nach wie vor ein sehr interessantes Feld für im Rangierdienst tätige Dienstleister. Der Intermodaloperator Metrans installierte dort im Herbst 2013 eine eigene Rangiereinheit, die vormals dort präsente ABEG Anhaltinisch-Brandenburgischen Eisenbahngesellschaft nahm im Herbst 2014 ihren Hauptkunden zigsXpress als mehrheitlichen Gesellschafter mit ins Boot und gründete die HBC Hanseatische Bahn Contor. Auch bei der Prolok ist nun der Hauptauftraggeber Emons mehrheitlich beteiligt.

Standorte

Keine großen Veränderungen konnten bei den Standorten festgestellt werden. Meist sind es die See- und Binnenhäfen, die eine größere Anzahl an Dienstleistern aufweisen können. Chemieansiedlungen und Häfen mit eigener EVU-Sparte sind meist wettbewerbsärmer, da die Verquickung von Netz und Betrieb oftmals Initiativen Dritter vereiteln.

Fahrzeuge

Wir werfen auf den folgenden Seiten einen Blick auf die mit über 100 Exemplaren gebaute Vossloh G 6 und die Entwicklungen bei der InfraLeuna. Zudem werden gerade die ersten Neubauloks des Typs Alstom H3 ausgeliefert. Noch sind in Deutschland keine Elektroloks mit Dieselaggregat für die erste bzw. letzte Meile in Dienst – die Bestellungen werden aber in den kommenden Monaten ausgeliefert. **RB 12.10.15 (ri)**

>> IHR STANDORTVORTEIL: UNSERE LOGISTIK.



Ob Transport oder Lagerung, Mehrwertleistungen oder Zoll: Infraserv Logistics gestaltet Ihre Versorgungskette schnell, sicher und effizient. Entdecken Sie, was wir unter „infraserviced“ verstehen. www.infraserv.com und www.infraserv-logistics.com



100 Helferlein in den Regionen

Rangierdienstleister Dass DB Schenker Rail Deutschland an zahlreichen Standorten bundesweit mit Rangierloks tätig ist, dürfte sicher bekannt sein. Doch wo genau unterhalten andere Unternehmen Rangierloksstandorte in Deutschland? Die bereits seit einigen

Jahren in *Rail Business* publizierte Karte der Rangierdienstleister ist eine Hilfe für die Suche nach Dienstleistern auf der ersten und letzten Meile.

Zahlreiche Unternehmen unterstützen die Erstellung der Karte mit einem Beitrag und werden im Gegenzug mit

Kontaktdaten und Logos hier abgedruckt.

Alle Angaben zu den über 100 Unternehmen jedoch ohne Gewähr – Ergänzungen und Korrekturen bitte an karlarne.richter@dvvmedia.com senden!
RB 12.10.15 (ri)

1 Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)
Schöllbrunner Straße 12
Tel.: +49 7243 181-6250
ralf.bolsinger@avg.karlsruhe.de
www.avg.info



2 Augsburg Localbahn GmbH (AL)
Friedberger Straße 43
86161 Augsburg
Tel.: +49 821 56097-0
info@augsburger-localbahn.de
www.augsburger-localbahn.de




3 Rail Cargo Carrier - Germany (ehemals: EBM Cargo)

4 Captrain Deutschland CargoWest (ehemals: Bayerische CargoBahn (BCB))

5 Bayernhafen

6 BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft

7 Bentheimer Eisenbahn AG (BE)
Otto-Hahn-Straße 1
48529 Nordhorn
Tel.: +49 5921 8033-0
info@bentheimer-eisenbahn.de
www.bentheimer-eisenbahn.de



8 Brohltalbahnhof
Brohltal-Schmalspureisenbahn-Betriebs-GmbH
Brohltalstraße
56656 Brohl-Lützing
Tel.: +49 2633 2104
buero@vulkan-express.de
www.vulkan-express.de



9 Metrans Rail (Deutschland) GmbH
Köhlfleetdamm 5
21129 Hamburg
Tel.: +49 40 300 93 49-801
Fax: +49 40 300 93 49 999
mahler.roger@metransrail.eu
www.metransrail.eu



10 CFL cargo

11 Chemion Logistik GmbH
CHEMPARK Leverkusen,
Gebäude G 7
51368 Leverkusen
Tel.: +49 214 30-33 900
Fax: +49 214 30-33 901
chemion@chemion.de
www.chemion.de




12 BSS Bahnservice Saarland GmbH
Saarbrücker Straße 42-44
66625 Türkismühle
Tel.: +49 6852 90 276-15
Fax: +49 6852 90 276-19
dispo@bahnservice-saarland.de
www.bahnservice-saarland.de




13 Dortmunder Eisenbahn (DE)

14 duisport rail GmbH
Hafennummer 7602
Bliersheimer Straße 80
47229 Duisburg
Tel.: 49 203 803-4414
Fax: +49 203 803-4444
dpa-bahn@duisport.de
www.duisport.de



15 Eisenbahn Service Gesellschaft mbH
Alemanstraße 19
71665 Vaihingen/Enz
Tel.: +49 7041 81 77 81-0
info@esg-vaihingen.de




weitere Standorte:
Heilbronn
Mannheim
Offenburg
Karlsruhe

16 Anschlussbahn-Servicegesellschaft
Pressnitztalbahn (ASP)


17 VGH Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya

18 D&D Eisenbahngesellschaft

19 Eisenbahngesellschaft Ostfriesland Oldenburg mbH (egoo)
Dreekamp 5
26605 Aurich
Tel.: +49 4941 6973-160/-161
Fax: +49 4941 6973-169
dispo.egoo.aurich@enercon.de



Standort Magdeburg
Industriestraße 7,
39126 Magdeburg
Tel.: +49 391 72 777 424 / 425
dispo.egoo.magdeburg@enercon.de
www.e-g-o-o.de




20 Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP)
Am Bahnhof 5
19322 Wittenberge
Tel.: 03877 / 56123210
dispo.wittenberge@eg-potsdam.de
www.eg-potsdam.de



21 ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport (AMET)

22 Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB)
Bahnhofstraße 41
49716 Meppen
Tel.: +49 5931 9336-0
Fax: +49 5931 9336-37
heinz.rosen@eeb-online.de
www.eeb-online.de




23 DeltaRail

24 Erfurter Bahn (EB)

25 Erfurter Bahnservice (EBS)
Spielbergtor 12d
99099 Erfurt
Tel.: +49 361 6534 886
info@erfurter-bahnservice.de
www.erfurter-bahnservice.de



Standort Karsdorf
Fahrzeugwerk Karsdorf GmbH & Co. KG (FWK)
Straße der Einheit 25
06638 Karsdorf



26 Hafen Halle (HFH)


27 Hafen Krefeld

28 RheinCargo GmbH & Co. KG
Hammer Landstraße 3
41460 Neuss
Tel.: +49 2131 5323-0
vertrieb.eisenbahn@rheincargo.com
www.rheincargo.com




29 Havelländische Eisenbahn (HVLE)

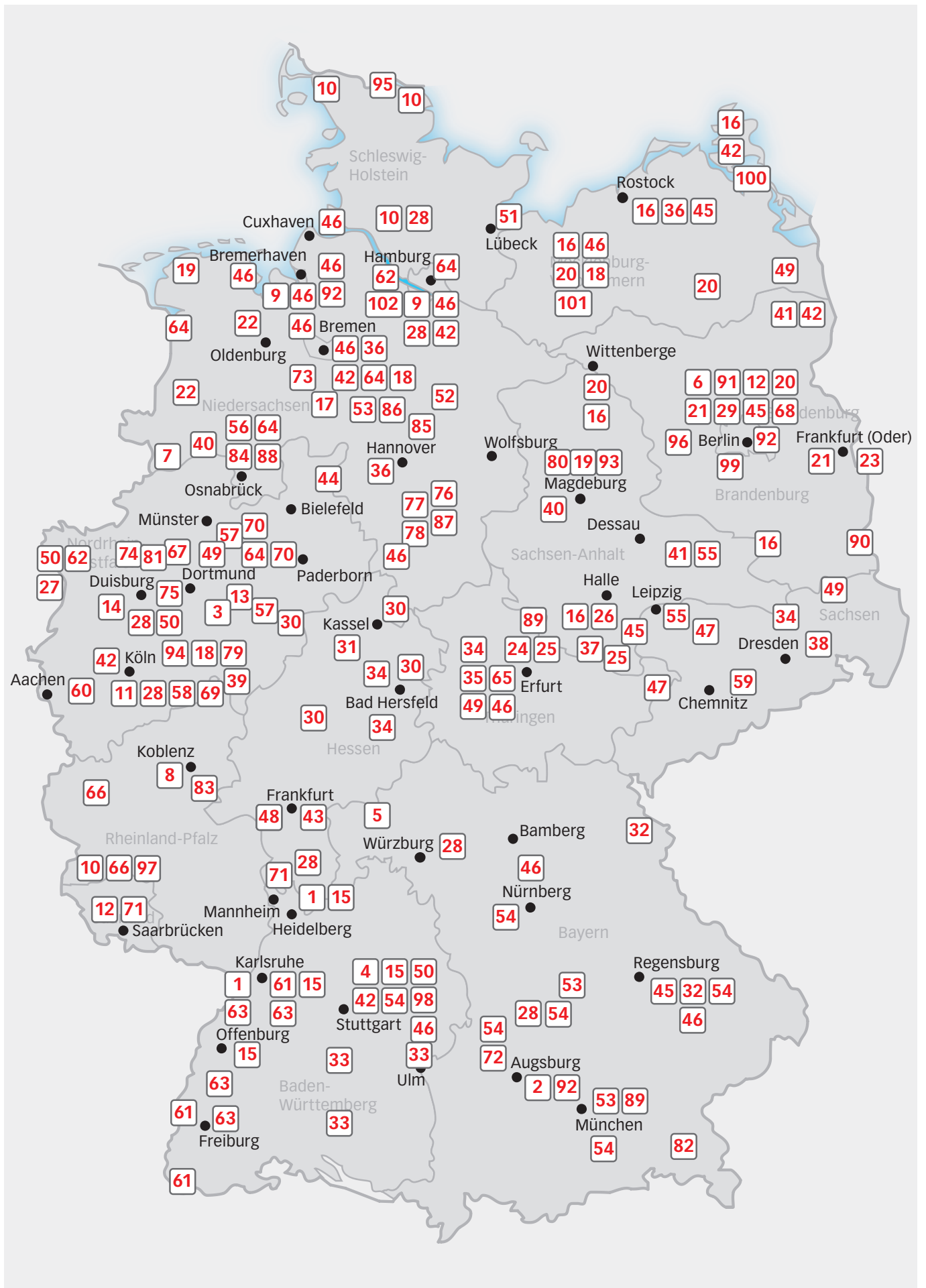
30 HGB - Hessische Güterbahn GmbH
Kasseler Straße 1
35418 Buseck
Tel.: +49 6408 504508-0
kontakt@hessische-gueterbahn.de
www.hessische-gueterbahn.de



weitere Standorte:
Gießen
Malsfeld-Beiseförth
Nordhausen
Mainz



weiter auf S.10



31
HLB Hessenbahn

32
IntEgro

33
HzL Hohenzollerische Landesbahn

34
Holzlogistik und
Güterbahn GmbH (HLG) 
Kasseler Straße 28a
36179 Bebra
Tel.: +49 6622 50017
dispo@hlg-bebra.eu
www.hlg-bebra.eu

35
Hörseltalbahn GmbH (HTB)

36
HSL Logistik GmbH 
Spaldingstraße 110
20097 Hamburg
Tel.: +49 40 4143339-0
Fax: +49 40 4143339-59
anfrage@hsl-logistik.de
www.hsl-logistik.com

37
Infraleuna GmbH 
Postfach 1111
06234 Leuna
Tel.: +49 3461 434036
logistik@infraleuna.de
www.logistik.leuna.de

38
ITL Eisenbahn

39
KSW Kreisbahn Siegen-
Wittgenstein GmbH 
Eiserfelder Straße 16
57072 Siegen
Tel.: +49 271 33839-48
c.betchen@ksw-siegen.de
www.ksw-siegen.de

40
LAPPWALDBAHN
GmbH (LWB) 
Am Bahnhof 4
39356 Weferlingen
Tel.: +49 39061 9858-101
info@lappwaldbahn.de
www.lappwaldbahn.de

Weiterer Standort:
Ibbenbüren

41
Leipziger Eisenbahn (LEG)

42
LOCON Logistik & Consulting

43
Managementgesellschaft für Hafen und Markt
(HFM)

44
Mindener Kreisbahnen
GmbH (mkb) 
Karlstraße 48
32423 Minden
Tel.: +49 571 93444-71
jens.foppe@mkb.de
www.mkb.de

45
Mitteldeutsche Eisenbahn
GmbH (MEG) 
Postfach 14 61
06204 Merseburg
Tel.: +49 3461 49-2322
Fax: +49 3461 49-6390
jbindrich@meg-bahn.de
www.meg-bahn.de


Standort Böhlen
Nordstraße 3, Bau 29/27
04564 Böhlen
Tel.: +49 34206-68924
relsmann@meg-bahn.de

Standort Rüdersdorf
Ernst-Thälmann-Straße 9
15562 Rüdersdorf
Tel.: +49 33638-29420
jjust@meg-bahn.de

46
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser
(EVB); Mittelweserbahn (MWB)

47
Muldentaleisenbahnverkehrsgesellschaft
(MTEG)

48
Infraserv Logistics
GmbH (ISL) 
Industriepark Höchst
Geb. B533
65926 Frankfurt am Main
Tel. +49 69 3800 4011
E-Mail: info@infraserv-logistics.com
www.infraserv-logistics.com

49
Railsystems
RP GmbH 
Heugasse 6
99820 Hoerselberg
Tel.: +49 172 3496064
Fax: +49 3621 351374
info@railsystemsrp.com
www.railsystemsrp.de

Weitere Standorte:
Hamm
Gotha 
Pasewalk
Senftenberg

50
Niederrheinische Verkehrsbetriebe (NIAG)

51
Nordic Rail Service (NRS)

52
OHE Cargo

53
PCT Private Car Train

54
N1 Rail Services Süd

55
Regiobahn Bitterfeld Berlin (RBB)

56
Regionalverkehr Münsterland
GmbH (RVM) 
Beckumer Straße 70
59555 Lippstadt
Tel.: +49 2941 745-0
info@rvm-online.de
www.rvm-online.de

57
Regionalverkehr Ruhr-Lippe
GmbH (RLG) 
Beckumer Straße 70
59555 Lippstadt
Tel.: +49 2941 745-0
info@rlg-online.de
www.rlg-online.de

58
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn

59
RIS Sachsen

60
Rurtalbahn Cargo

61
SBB Cargo International

Quality Media for Rail Experts

The Report for the Scandinavian Railway Industry Market

NEW!
Order now!

The "Rail Business Report Scandinavia" is the only study in the market which offers the reader a detailed analysis of the existing market structure on the level of market segments, market functions and company sizes.



Price:
Single User Print: EUR 1.625,-- plus value added tax and postage costs
Single User PDF: EUR 1.625,--*
Multi-User PDF 1 – 5: EUR 1.950,--*
Multi-User PDF 1 – 10: EUR 2.600,--*
Enterprise-Licence (PDF): EUR 4.875,--*

Contact
DVV Media Group GmbH
Phone: +49 40 237 14-440
Fax: +49 40 237 14-450
Email: buch@dvvmedia.com
www.eurailpress.de/scanreport2

*plus value added tax

62
ProLok GmbH
Zellmannstraße 10
21129 Hamburg
Tel.: +49 40 23936472
Fax: +49 40 23936478
dispo.hh@prolok.eu
www.prolok.eu



Niederlassung Duisburg
Amtsgerichtstraße 33
47119 Duisburg
Tel.: +49 203 75964510
Fax: +49 203 75964511
dispo.dui@prolok.eu



63
SWEG Südwestdeutsche Verkehrs AG

64
Captrain Deutschland
CargoWest GmbH
(ehemals: TWE Bahn-
betrieb-GmbH)
Niederlassung Hamburg
Köhlfleetdamm 5
21129 Hamburg
Tel.: +49 40 8541678
info.cargowest@captrain.de
www.captrain.de



65
Uwe Adam

66
Vulkan-Eifel-Bahn
Betriebsgesellschaft
mbH (VEB)
Kasselburger Weg 16
54568 Gerolstein
Tel.: +49 6591 949987 10
Fax: +49 6591 949987 19
info@veb.de
www.veb.de



67
Wanne-Herner Eisenbahn
und Hafen GmbH (WHE)
Am Westhafen 27
44653 Herne
Tel.: +49 2325 788-0
info@whe.de
www.whe.de



68
Wedler & Franz (WFL)

69
Westerwaldbahn (WEBA)

70
Westfälische Landes-
Eisenbahn GmbH (WLE)
Beckumer Straße 70
59555 Lippstadt
Tel.: +49 2941 745-0
info@wle-online.de
www.wle-online.de



71
Rhenus Rail St. Ingbert (RRI)

72
BayernBahn (BYB)

73
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn (DHE)

74
Thyssenkrupp Steel Europe (TKSE)

75
Hafen Gelsenkirchen
Gelsenkirchener Logistik-,
Hafen- und Service-
gesellschaft mbH (GELSEN-LOG.)
Ebertstraße 30
45879 Gelsenkirchen
Tel.: +49 209 9541840
Fax: +49 209 9541841
info@hafen-ge.de
www.hafen-ge.de



76
Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig

77
Hafenbetriebsgesellschaft Hildesheim (HBG)

78
Ilmebahn (Ilm)

79
Märkische Eisenbahngesellschaft (MEG)

80
Magdeburger Hafen (MHG)

81
RBH Logistics

82
Salzburger Lokalbahn (SLB)

83
Stadtwerke Koblenz (SWK)

84
EHB Eisenbahn- und Hafen-
betriebsgesellschaft
Region Osnabrück mbH
Hafenstraße 5
49090 Osnabrück
Tel.: +49 541 2002-2901
hafen@stw-os.de
www.stadtwerke-osnabrueck.de/ehb



85
Städtische Häfen Hannover

86
Verden-Walsroder
Eisenbahn GmbH (VWE)
Moorstraße 2a
27283 Verden
Tel.: +49 4231 9227 0
Fax: +49 4231 9227 40
cargo@vwe-verden.de
www.vwebahn.de



87
Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter (VPS)

88
Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück (VLO)

89
Raildox

90
AHG Industry

91
IGB Industriebahn-Gesellschaft Berlin

92
dispo-Tf Rail GmbH
Wolfener Str. 32-34, Haus E
12681 Berlin
Tel.: +49 30 577013871
Fax: +49 30 577013870
info@dispo-tf.de
www.dispo-tf.de



93
Cargo Logistik Rail Service GmbH (CLR)
Rudolf-Breitscheid-Weg 25
39291 Möser
Tel.: +49 39222 9537-51
Fax: +49 39222 9537-54
stephan.carrass@clr-service.de
www.clr-service.de

94
Mülheimer VerkehrsGesellschaft (MVG)

95
Captrain Denmark

96
Rail & Logistik Center
Wustermark GmbH & Co.
KG (RLCW)
Bahnhofstraße 2
14641 Elstal
Tel.: +49 33234 22430
Fax: +49 33234 22434
info@rlcw.de
www.rlcw.de



97
Saar-Mosel-Rail GmbH (SMR)
(ehemals HEB Hunsrück
Eisenbahninfrastruktur GmbH)
Auf der Bausch 165
54293 Trier
Tel.: +49 651 9954963
dispo@heinrichsmeyer.com
www.heinrichsmeyer.com



98
ELBA Logistik GmbH
Blechbergele 31
71522 Backnang
Tel.: +49 7191 9552-26
dispo@elba-logistik.de
www.elba-logistik.de



99
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft (NME)

100
Baltic Port Rail Mukran (BPRM)

101
TME-Torsten Meincke Eisenbahn

102
HBC Hanseatisches Bahn
Contor GmbH
Zellmannstraße 10
21129 Hamburg
Tel.: +49 40 18135427-0
info@hbc-bahn.de
www.hanseatisches-bahn-contor.de



Windhoff Bahn- und
Anlagentechnik GmbH
Hovestraße 10
48431 Rheine
Tel.: +49 5971 58-0
info@windhoff.de
www.windhoff.de



Einhundert G 6 im Einsatz

2008 auf der Innotrans präsentiert kann Vossloh Locomotives inzwischen rund 100 gefertigte Rangierdieselloks verzeichnen.



Foto: P. Böttger

Eine auffällige Farbgebung tragen die Loks der Evonik Industries. Das Design mit dem Pfeil auf der Motorhaube ist an die Gestaltung der Vossloh-Mietloks angelehnt.

Kundenliste Die Vossloh G 6 ist eine dreiachsige dieselhydraulische Rangierlokomotive des Herstellers Vossloh Locomotives, die seit 2008 gebaut wird. Anschließend an die Präsentation einer ersten Lok auf der Innotrans 2008 wurden zusammen mit einer Schwester umfangreiche Testfahrten im In- und Ausland absolviert.

Zwei erste Serienloks gelangten nachfolgend als Mietloks zu den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter (VPS), die mit der Bestellung von 18 bzw. 22

Loks erster Großkunde für die Loktype wurden.

G 6-Kunden und Mietloks

Der Abruf einer weiteren Option durch die VPS fiel jedoch der Krise in der Stahlbranche zum Opfer. Drei Loks sowie die Option verkauften die VPS 2014 an Captrain Deutschland, die mit den Neuzugängen ihre Rangierdieselflotte im Ruhrgebiet erneuert. Captrain orderte weitere sechs Loks und wird somit neun Maschinen von Vossloh beziehen.

Weitere Bestellungen aus dem Montanbereich – lange galt ThyssenKrupp Steel Europe (TKSE) als Hoffnungsträger – blieben bislang aus. Beim Chemie-giganten BASF konnten 16 Loks abgesetzt werden als Teil einer umfassenden Flottenerneuerung zusammen mit anderen Vossloh-Lokomotiven.

Kleinere Bestellungen kamen bislang aus dem Vermietsektor sowie von Werkseisenbahnen. Über 20 Loks fertigte Vossloh zunächst auf eigene Rechnung und vermietet den Großteil selbst. Eine Handvoll Gebrauchtlöks aus diesem Pool konnte bislang weiterveräußert werden.

Einige G 6 fanden den Weg in das Ausland. Zu den Kunden gehören die Dienstleister Ferrotract (Frankreich), Trainpool (Schweden), die Güterbahn TX Logistik in Schweden sowie der Hafen Koper in Slowenien. Neun weitere Loks sind aktuell für Skandinavien im Bau.

Mitbewerber: Alstom H3

Mit der H3 liefert der Mitbewerber Alstom Lokomotiven Service (ALS) aktuell ebenfalls dreiachsige Loks als Hybridvariante u.a. an Volkswagen, Audi, DB Regio, InfraLeuna und die Mitteldeutsche Eisenbahn Gesellschaft (MEG) aus. Es bleibt abzuwarten, ob Alstom in acht Jahren ebenfalls 100 gebaute Loks vermelden kann.

RB 12.10.15 (pbd/ri)

Kunde	Kunde	Lieferung / Verkauf	Bemerkungen
AlzChem	1	2015	Gebrauchtlök Baujahr 2010
B.E.S. - Brandenburger Elektrostahlwerke	1	2014	
BASF	16	2013-2014	
CTD - Captrain Deutschland	9	2011, 2015	3 ex VPS, 6 Neubaulöks in Auslieferung
Evonik Industries	2	2011, 2014	1 weitere Lok geordert
ferrotract (Frankreich)	1	2012	1 weitere Lok für 2016 geordert
InfraLeuna	2	2015	
K+S	3	2012	
Luka Koper (Slowenien)	1	2013	
northrail	2	2010, 2013	
SKW Stickstoffwerke Piesteritz	1	2008	
Vossloh Locomotives	20	2010-2014	Vermietung an Bugdoll Gleisbau (1), Chemion Logistik (1), DB Regio (3), Kolej Baltycka (Polen, 1), INEOS Phenol (1), IL - InfraLeuna (1), PCT - Private Car Train (2), PCW - Prüfcenter Wegberg-Wildenrath (1), TKSE - ThyssenKrupp Steel Europe (2), TrainPool (Schweden, 2), TX Logistik (Schweden, 2), voestalpine Rail Center Duisburg (1)
VPS - Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter	37	2011-2015	Ursprünglich 40 geordert, drei weiterverkauft an Captrain Deutschland
ZPR Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal	1	2015	Gebrauchtlök Baujahr 2014
ZS - Zellstoff Stendal	2	2009, 2011	

InfraLeuna treibt Modernisierung und -standardisierung voran

Als Dienstleister im „mitteldeutschen Chemiedreieck“ setzt der Infrastrukturbetreiber schwerpunktmäßig auf Vossloh-Loks.



Foto: K.A. Richter

Für den schweren Übergabedienst und Streckenleistungen führt InfraLeuna sechs eigene Vossloh G 1206 zzgl. einer Mietlok gleichen Typs im Bestand.

Lokflotte War es früher zu Zeiten der VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht“ eine große Anzahl an Rangierdieselloks des Typs V 10, V 18, V 60 D und V 75 sowie fünf V 180 CC, so greift die InfraLeuna heute auf eine Flotte von 17 Dieselloks sowie eine gemietete Elektrolok zurück:

- 2 x LEW V 100.4
- 4 x MaK G 765 C
- 1 x KM MH 05
- 2 x Vossloh G 6
- 7 x Vossloh G 1206 (1 davon gemietet von Northrail)
- 1 x MaK Di6 (gemietet von Vossloh)
- 1 x Bombardier Re 482 (gemietet von SBB Cargo).

Mit Eröffnung der neu errichteten Großraffinerie wurden zunächst Mitte der 1990er Jahre vier MaK G 765 C fabrikneu beschafft und die vorhandenen V 100.4 modernisiert. Im Jahr 2000 folgte eine fabrikneue MH 05.

Die ab 2008 zugegangenen G 1206 ersetzen schwächere und ältere Loko-

motiven der Typen V 100.4 und V 180 CC und wurden aufgrund gestiegener Zuglasten sowie der zunehmenden Betätigung im regionalen Ganzzugverkehr mit Mineralöl und Chemie von Nöten.

Die zwischenzeitlich „in die Jahre gekommenen“ V 100.4 werden durch neue G 6 sowie eine im Oktober 2016 zu liefernde Alstom H3 hybrid substituiert. 2020 stehen Ersatzbeschaffungen für die G 765 C an. Seitens InfraLeuna wird auch zukünftig eine möglichst einheitliche Flotte angestrebt. Bei der Vereinheitlichung des Lokomotivparkes gibt es Synergieeffekte bei der gesamten Instandhaltung inkl. Ersatzteilbevorratung und Personalschulung.

Traditionsstandort Leuna

Leuna ist ein Chemiestandort mit einer Produktionsstruktur, die von der Spezial- bis zur Massenchemie reicht, der sowohl mittlere als auch Großbetriebe angezogen hat und auf eine historisch

gewachsene Tradition in der Chemie zurückblicken kann. Zurzeit arbeiten etwa 9000 Menschen am Standort westlich von Leipzig bzw. südlich von Halle (Saale). Das Territorium umfasst eine Fläche von 1300 ha.

Die InfraLeuna GmbH ist Eigentümer und Betreiber der Infrastruktureinrichtungen am Standort Leuna. Die Geschäftsanteile werden von mehreren hier ansässigen Unternehmen gehalten.

70 % Schienenanteil

12 Mio. t Güter werden jährlich am Standort produziert – der Schienenanteil beim Transport beträgt 70 %. Die Werksgleise umfassen 90 km Gleisanlagen und werden von einem zentralen Stellwerk aus gesteuert, das rund um die Uhr mit mehreren Mitarbeitern besetzt ist. Aufgrund der hohen Transportmenge auf der Schiene ist ein reibungsloses Funktionieren der Bahnlogistik von großer Bedeutung.

Die Servicebereich Logistik hat heute 200 Mitarbeiter, 120 davon arbeiten bei der eigenen Bahnsparte. Die Hälfte davon sind Triebfahrzeug- und Lokrangierführer, zehn Mitarbeiter dürfen auch „auf Strecke“.

Zweiter Übergabebahnhof geplant

Ab 2016 soll im Norden des durch die DB-Bahnstrecke Großkorbetha – Halle (Saale) durchquerten Geländes ein zweiter Übergabebahnhof errichtet werden. Mit der Fertigstellung vsl. 2018 verfügt der Chemiestandort dann über einen zweiten Anschluss an das öffentliche Eisenbahnnetz. Der Neubau ist notwendig, da die Transportmengenentwicklung am Standort stetig steigt, der Bahnhof Großkorbetha seine Belastungsgrenze erreicht hat und mit diesem Gleis eine redundante Anbindung geschaffen wird.

RB 12.10.15 (ri)

www.infraleuna.de



Foto: K.A. Richter

Zwei neue Vossloh G 6 ersetzen bei InfraLeuna ältere Dieselloks des Typs V 100 aus LEW-Fertigung.

PKP Cargo mit neuen Aufträgen von Maersk

Hafen-Hinterland Die polnische Güterbahn PKP Cargo ist durch den Container-Logistikkonzern Maersk mit weiteren Verkehren beauftragt worden. Wie das Bahnunternehmen mitteilt, handelt es sich um Bahntransporte zwischen dem Hafen Gdansk und Warschau sowie um Anschlussverkehre per Lkw bis zur Tür des Kunden („Port-to-Door“-Service).

Seit Januar 2015 führt PKP Cargo derartige Verkehre für Maersk bereits zwischen Gdansk bzw. Gdynia und Katy Wroclawskie (2-3 Mal wöchentlich) sowie Gdansk bzw. Gdynia und Slawków bei Katowice (3-4 Mal wöchentlich) durch.

RB 12.10.15 (nov-ost.info/ri)
www.pkp-cargo.pl

Antwerpen – Spanien für Transfennica

SNCB Logistics Seit 08.09.2015 bietet Transfennica Logistics zwischen dem Intermodal-Terminal IFB Zomerweg in Antwerpen und dem an der französisch-spanischen Grenze liegenden Terminal von Hendaye Manutention einen Intermodalzug an. Dieser verkehrt wöchentlich mit einer Transitzeit von 24 Stunden.

Über die Schifffahrtslinien von Transfennica sind Finnland, Großbritannien, das Baltikum und Russland angebunden. Transfennica Logistics ist auf Haus-Haus-Container- und Trailer-Logistik spezialisiert und gehört zur niederländischen Spliethoff-Gruppe.

Die Traktion übernehmen SNCB Logistics sowie in deren Unterauftrag Fret SNCF in Frankreich.

RB 12.10.15 (kk/ri)
www.sncblogistics.be

Erste Elektrolok für Schwebbau

Baureihe 140 Die E-Lok 140 797 der RBH Logistics wurde am 25.09.2015 an den neuen Eigentümer Schwebbau übergeben, wo sie Baumaschinenüberführungen und Schwellenzüge bespannen soll. Halter der Lok ist die Privatbahn LDS aus Eutin.

RB 12.10.15 (ri)
www.ldsgmbh.de

Vier 214er an SLG Spitzke Logistik

Bauzug Vier zuvor im Rahmen eines Fullservice-Vertrages durch die Alstom Lokomotiven Service (ALS) an die DB Regio vermietete Loks der Type 214 werden im Frühjahr 2016 nach vorgezogener Hauptuntersuchung an die SLG Spitzke Logistik übergeben. Die Baureihe 214 wurde von 2007 bis 2014 in Stendal auf Rahmen ehemaliger DB-Loks der Baureihe 212 gefertigt. Von den vollmodernisierten Loks hatte die damalige Railion 2008 drei Loks bezogen, 2010 aber retourniert. Bei DB Regio sind fünf Loks seit Ende 2008 bzw. Anfang 2009 in Nürnberg Hbf bzw. auch später Würzburg Hbf als Rangierloks im Einsatz. Dort erfolgt nun die Substitution durch

ebenfalls ALS gefertigte Neubauloks des Typs H3 Hybrid.

Nach den Besitzwechseln verteilen sich die 36 gefertigten 214er wie folgt:

- ALS-Mietloks: 3 (Sersa, Chemion (2))
- Aquitaine Rail (FR): 2
- BBL: 10 (+1 nach Unfall zerlegt)
- DB Regio: 1
- Delcourt Ferroviaire (FR): 4
- ETF (FR): 1
- Grenland Rail (NO): 1
- Leonhard Weiss: 2
- LOCON: 4
- N1 Rail Services: 2
- Sonata Rail / Sonata Logistics: 1
- SLG Spitzke Logistik: 4.

RB 12.10.15 (ri)

www.spitzke.com



Foto: Alstom Transport

SBB Cargo testet H3. Seit Ende September 2015 testet SBB Cargo für drei Wochen eine Hybridlokomotive des Typs H3 des Herstellers Alstom. Vorgesehen sind Einsätze im Rangierbahnhof Limmattal, in Dietikon und Suhr sowie Testfahrten zwischen Suhr und Lenzburg. Im Rahmen des Testbetriebs soll die praktische Nutzung, Handhabbarkeit und Leistungsfähigkeit der H3 Rangierlokomotive evaluiert werden.

RB 12.10.15 (ri)

IMS wechselt Traktionär ab Rotterdam

LTE statt ERS Die IMS Rail Switzerland wechselte im Herbst 2015 den Traktionär der Intermodalzüge Rotterdam – Schweiz/Österreich. Im gegenseitigen Einvernehmen trennte IMS sich von der ERS Railways, mit der sie dort seit 2011 zusammengearbeitet hatte. Genaue Gründe wollten die Beteiligten auf Anfrage von *Rail Business* jedoch nicht nennen.

Neuer Partner bis Basel ist die LTE Netherlands. Den vier Mal pro Woche

verkehrenden „Rhein Shuttle“ Rotterdam – Frenkendorf fährt LTE seit 16.09.2015 bis Basel RB, wo unverändert BLS Cargo übernimmt und ab Frenkendorf je zwei Mal pro Woche die Anbindung von Rekingen bzw. Wolfurt realisiert. Rotterdam – Basel Ubf DUSS mit zwei wöchentlichen Rundläufen wurde am 05.10.2015 umgestellt.

2014 beförderte IMS 52 000 TEU ab Rotterdam.

RB 12.10.15 (ri)
www.imscargo.com

Neue Verbindung Frankfurt – Bologna

Thomaidis Kombiverkehr betreibt seit September 2015 eine Companytrain-Verbindung von Frankfurt/Main nach Bologna im Auftrag der Spedition Gebr. Thomaidis. Die neue Relation verkehrt auf der Brennerachse, ab Bologna auf der Straße nach Ancona und ab dort per RoRo-Fähre nach Griechenland. Der Zug verkehrt jedes Wochenende mit dem Ziel, die Frequenzen nach der Konsolidierungsphase zu erhöhen. Traktionspartner sind DB Schenker Rail, Lokomotion und Rail Traction Company (RTC).

Die im Oktober 2013 von Kombiverkehr gestartete Verbindung Frankfurt/Main – Triest mit Fähranschlüssen und drei wöchentlichen Rundläufen wurde bereits Anfang 2015 eingestellt. Die Kombiverkehr-Relationen Ludwigshafen – Triest (2 x pro Woche und Richtung) sowie München – Triest (3 x pro Woche und Richtung) gibt es weiterhin – auf Ludwigshafen – Triest existieren zudem sechs wöchentliche Umläufe als Companytrain für Ekol.

RB 12.10.15 (ri)

www.thomaidis.de

Lkw Walter wechselt zu Kombiverkehr

Traktionär Die im Juli 2011 gestartete Intermodalverbindung Rostock – Brno der Lkw Walter hat den Operator gewechselt. Kombiverkehr übernahm diese Aufgabe am 02.07.2015 von ERS Railways und stellt nun auch die Intermodalwagen.

Gleichzeitig wechselte auch das EVU in Deutschland – statt BoxXpress.de ist dies nun DB Schenker Rail – in Tschechien fährt weiterhin CD Cargo. Der Zug verkehrt seit August 2012 vier statt zwei Mal pro Woche.

RB 12.10.15 (ri)

www.kombiverkehr.de



Foto: DOMO Caproleuna

DOMO Caproleuna mit neuen Waggons Der integrierte Polyamid-6-Hersteller DOMO Caproleuna verbessert die Logistik seiner Düngersparte seit März 2015 mit 78 neuen Tads des Vermieters Nacco. Statt der bisherigen 1500 t Ladekapazität können nun 1700 t Düngemittel pro Zug auf der Streckennetzklasse D transportiert werden. Der Standortbetreiber InfraLeuna ist in die Prozesse eingebunden, mietet die Wagen im Auftrag der DOMO Caproleuna und bringt die Züge zum Übergabebahnhof Großkorbetha bzw. im Falle von Rostock bis zum Ziel.

RB 12.10.15 (ri)

Green Cargo fährt für Bring

Skandinavien Die schwedische Güterbahn Green Cargo wird ab Anfang 2016 für das norwegische Logistikunternehmen Bring tätig. Dann wird Green Cargo im Auftrag von Bring sechs Mal pro Woche einen Zug auf der rund 600 km langen grenzüberschreitenden Relation vom südschwedischen Älmhult via Torsvik nach Oslo Alnabru fahren.

Jeder Zug befördert 34 Trailer. Rein rechnerisch sind durch diese Lösung 20 000 Lkw-Fahrten pro Jahr weniger notwendig. Der Kontrakt hat eine Laufzeit von fünf Jahren.

Am Rande bemerkt: Der amtierende Green-Cargo-Chef Jan Kilström war eine Zeit lang Geschäftsführer bei Bring Frigo.

RB 12.10.15 (jpn/ri)

www.greencargo.com



» MULTITALENT «

RheinCargo
clever kombiniert

TRIMODALE LOGISTIK IST UNSERE STÄRKE Clever kombinieren mit RheinCargo: Mit unserer Erfahrung im internationalen Eisenbahngüterverkehr, sieben Häfen in Köln, Neuss und Düsseldorf und vielseitigem Know-how bieten wir maßgeschneiderte Logistiklösungen – zu Wasser, auf der Schiene und kombiniert. » www.rheincargo.com

Der trimodale Profil

„EU-Staaten Instrumente zur KV-Förderung geben“

Warum Ralf-Charley Schultze, Präsident der internationalen Kombiverkehrs-Vereinigung UIRR, eine Überarbeitung (Recast) der EU-Richtlinie 92/106 befürwortet.

Herr Schultze, die Internationale Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße, UIRR, setzt sich für einen „Recast“, also eine Überarbeitung der EU-Richtlinie 92/106, ein. Warum braucht der Kombinierte Verkehr (KV) eine neue Richtlinie?



R.-Ch. Schultze

sind nur so lange notwendig, bis eine Gleichbehandlung aller Verkehrsträger im Transportwesen sichergestellt ist. Den EU-Mitgliedstaaten muss ein Menü-Vorschlag angeboten werden, aus dem sie die passenden Ingredienzen für die Förderung des KV zusammenstellen, um die nationalen KV-Entwicklungspläne erfüllen zu können.

Die Richtlinie 92/106 ist nach 23 Jahren ein wenig in die Jahre gekommen, einige Bestimmungen sind obsolet. Es ist aber die einzige Richtlinie zum Kombinierten Verkehr, die es gibt. In der EU gilt sie als die Mutter aller Gesetze für den Verkehrsträger „Kombinierter Verkehr“. Für die Zukunft ist eine noch stringenter Rahmengesetzgebung für den gesamten intermodalen Bereich Grundvoraussetzung für ein „level playing field“ zwischen den einzelnen Transportmodi.

Welche Änderungen oder Neuerungen soll eine Neufassung der Richtlinie nach Auffassung der UIRR bringen?

Zunächst einmal ist eine klare und eindeutige Definition der Begriffe Kombiniertes Verkehr und Intermodaler Verkehr sehr wichtig. Darüber hinaus könnte die überarbeitete EU-Richtlinie die Rahmenbedingungen für temporäre Unterstützungsmaßnahmen in diesem Bereich genau festlegen. Diese

Intermodalität setzt horizontales Denken voraus, und es gibt eine Reihe von „reifen Früchten“, die aber nur dann geerntet werden und der Gesellschaft zugutekommen, wenn man bereit ist, immer wieder die Richtigkeit der politischen Entscheidungen und Maßnahmen oder die Investitionsentscheidungen zu überprüfen. Schließlich müssen sich die Entwicklungspläne am Erfolg messen lassen. Statistische Erhebungen zum KV sind deshalb notwendig – nicht zuletzt, um die Erfolge und den Fortschritt im KV aufzeigen zu können. Selbstverständlich müssen die regelmäßigen Reports der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Glauben Sie denn, dass sich etwas zu Gunsten des Kombinierten Verkehrs ändern wird, wenn die Beihilfen zur Förderung dieser Transportart ins Belieben der Mitgliedstaaten gestellt werden?

Es geht hier nicht um ein „Belieben“ der Mitgliedstaaten. Es geht genau darum, einen Rahmen zu schaffen, in dem sich die Mitgliedstaaten bewegen können und dieser Rahmen gilt gleichermaßen für alle. Beihilfen zur Förderung der Transportart Kombiniertes Verkehr müssen nicht unbedingt finanzieller Art sein. Es kann auch um infrastrukturelle Verbesserungen gehen oder um eine verbesserte Interoperabilität. Um den KV zu unterstützen, können z. B. auch Gesetze angepasst werden, etwa die 44-t-Regelung für Lkw mit ILU-Code auf der ersten und letzten Meile oder Ausnahmen von Fahrverboten unter den gleichen Bedingungen.

Ihre Erwartungen an die Politik haben Sie klar umrissen. Was tut der Sektor selbst zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit?

Der Sektor optimiert sich, wo immer es möglich erscheint, er kann nicht warten. Der Kombinierte Verkehr, der heute einen der ganz wenigen wachsenden Transportmärkte darstellt, braucht eine klare und schlanke Rahmengesetzgebung, um sich weiterhin, vor allem auf Strecken über 300 km, gegenüber anderen Verkehrsträgern in aller notwendigen Transparenz behaupten zu können.

Herr Schultze, danke für das Gespräch.

RB 12.10.15 (ici)

Impressum



Der wöchentliche Branchenreport von Eurailpress und DVZ

Verlag: DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Nordkanalstraße 36, D-20097 Hamburg
Tel. +49 40 23714-01

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Detlev K. Suchanek
+49 40 23714-227 | detlev.suchanek@dvvmedia.com

Redaktion

Chefredaktion: Timon Heinrici (ici)
+49 30 40048417 | timon.heinrici@dvvmedia.com

Redakteure:

Werner Balsen (Büro Benelux, wal), werner.balsen@dvvmedia.com
Christoph Müller (cm), christoph.mueller@dvvmedia.com
Karl Arne Richter (ri), karlarne.richter@dvvmedia.com

Anzeigen

Gesamtanzeigenleitung DVV: Tilman Kummer
Anzeigenleitung EURAILPRESS: Silke Härtel (verantwort.)
+ 49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Patrick Schröter
+49 23714-127 | patrick.schroeter@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 7 vom 1. Januar 2015.

Vertrieb

Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk
+49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print: Oliver Brandt
+49 8191 3055039 | oliver.brandt@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice:

Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243 | kundenservice@dvvmedia.com
Erscheinungsweise: Wöchentlich

Bezugsbedingungen

Die Laufzeit eines Abonnements beträgt mindestens ein Jahr. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Bezugszeitraumes mit einer Kündigungsfrist von sechs Wochen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements

Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2015.

Bezugsgebühren

Abonnement: Inland Print-Paket jährlich 756 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt. | Inland E-Mail-Paket 534 EUR zzgl. MwSt. | Ausland Print-Paket mit VAT-Nr. jährlich 650 EUR inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland E-Mail-Paket 534 EUR, ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt.

Das Print-Paket beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt, digital und als E-Paper (E-Mail-Paket nur als E-Paper) sowie den Zugang zum Archiv und den täglichen Nachrichtenservice per E-Mail.

Layout: Simone Henneken

Druck: Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG, Hamburg
Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

