

DB-Rivalen im Güterverkehr

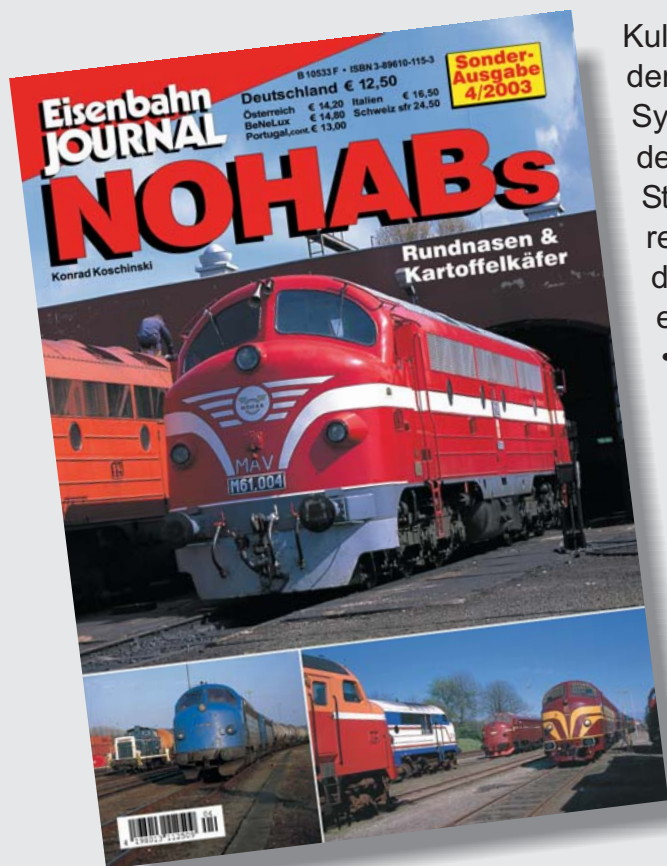


Privatbahnen
und ihre Lokomotiven



Best.-Nr: 53.04.03

Rundnasen und Kartoffelkäfer



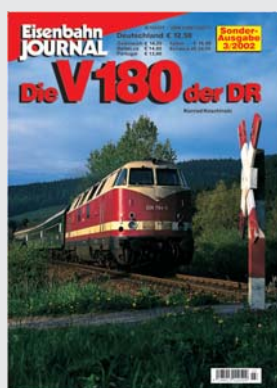
Kult sind sie schon lange – die Diesellokomotiven, für die der Name des schwedischen Herstellers NOHAB zum Synonym geworden ist. Hier ist die erste umfassende deutschsprachige Baureihenbeschreibung der urigen Stromlinien-Schnauzenloks mit dem röhrenden Motorsound. Sie geht neben den ausführlichen Porträts der NOHABs für Dänemark, Norwegen, Ungarn u.a. ein auf

- die amerikanischen Urahnern von GM-EMD
- die direkten australischen Vorfahren der Class B 60
- die AFB-Pendants in Belgien und Luxemburg
- Geschwister, Enkel und Vettern
- die NOHABs in Privatbahndiensten, z.B. in Deutschland

Eine umfassende Fahrzeugstatistik rundet das Ganze ab. Unter den rund 180 Bildern befinden sich zahlreiche bisher unveröffentlichte Raritäten.

Format DIN A4 • 98 Seiten • 177 Abbildungen
Best.-Nr. 530304 • € 12,50

Mehr zum Thema Diesellokomotiven:



Die V 180 der DR

Sonder-Ausgabe 3/02
Best.-Nr. 530203
€ 12,50



Die V 200 (DB)

Deutsche Großdieselloks
Special-Ausgabe 5/93
Best.-Nr. 54305
€ 10,-



Die V 200 der DR
(BR120)

Sonder-Ausgabe 2/01
Best.-Nr. 530102
€ 11,60



Baureihe 232

Stärkste Diesellok der DB AG
Sonder-Ausgabe 2/2004
Best.-Nr. 530402
€ 12,50

Güterverkehr 2004:

Boomende Privatbahnen contra Railion

Der mit der Bahnreform ermöglichte freie Netzzugang hat dem privaten Schienengüterverkehr in den letzten Jahren enormen Auftrieb gegeben. So ist die Transportleistung der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten, öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen von 2001 auf 2002 um über 50 Prozent auf 3,4 Milliarden Tonnenkilometer gewachsen. Im März 2004 vom Netzwerk Privatbahnen publizierte Zahlen für 2003 lassen den (noch) anhaltenden Aufwärtstrend erkennen: Allein die unter dem Dach dieses Netzwerks versammelten Güterbahnen haben ihre Transportleistung in Deutschland 2003 um 39 Prozent auf 4,3 Milliarden Tonnenkilometer gesteigert, mithin ihren Marktanteil auf 6,2 Prozent erhöht. Zu den 28 Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Privatbahnen zählen die zugleich im VDV organisierten Branchenriesen TX Logistik und rail4chem, hinsichtlich der Transportleistung die beiden Spitzenreiter.

Das entscheidende Auswahlkriterium für die in dieser EJ-Sonderausgabe porträtierten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) war deren führende Rolle

als Gegenspieler von DB Cargo bzw. nun Railion Deutschland. Fünf großen DB-Rivalen – TX Logistik, HGK, rail4chem, dem Unternehmensverbund Connex Cargo Logistics und der zur Ruhrkohle AG gehörenden RBH – sind eigenständige Beiträge gewidmet, wobei auch auf wichtige Partnerschaften wie die zwischen der HGK und der Swiss Rail Cargo Köln eingegangen wird. Zu einem Nachruf ist leider das Porträt der in die Insolvenz geschlitterten Karsdorfer Eisenbahn geraten. Weitere überregional bedeutende Unternehmen werden in Kurzform vorgestellt. Angesichts der äußerst dynamischen Entwicklung sei angemerkt: Den Artikeln liegt der Wissensstand von Mai/Juni 2004 (Redaktionsschluss) zugrunde.

Die kaum noch zu überblickende Vielfalt (mehr als 200 EVU sind für den öffentlichen Güterverkehr konzessioniert!) zwang dazu, eine Auswahl zu treffen. So bleiben nur lokal agierende Güterbahnen oder solche, die ihre Leistungen vor allem auf eigener Infrastruktur erbringen, außen vor. Auch als EVU zugelassene Gleisbaufirmen und vorzugsweise im Bereich der Baulogistik tätige Gesellschaften sind weitgehend ausgespart.

Lokporträts informieren über die von den DB-Rivalen schon in großer Zahl eingesetzten modernen Elektroloks, angefangen vom Taurus über die 145/185-Familie bis hin zu den neuen Europaloks der Baureihe 189. Auch die großen aktuellen Diesellokomotiven der Typen Class 66, Blue Tiger, G 2000 und EuroRunner werden vorgestellt. In diese Beiträge eingearbeitete Informationen über Lokpools verdeutlichen, dass es sich meist um gemietete oder geleaste Maschinen handelt. Ein gesonderter Serviceteil listet Fahrzeiten interessanter privater Güterzüge in ganz Deutschland auf.

Am stärksten vertreten sind die „Privaten“ im Containerverkehr, bei Transporten für die Mineralölwirtschaft, Chemieindustrie und die Automobilbranche sowie im Baustellen-Logistik-Verkehr. Trotzdem ist ihr Marktanteil am Schienengüterverkehr insgesamt noch immer gering. Sowohl nach Einschätzung des VDV als auch des Netzwerks Privatbahnen zeichnet sich aber ein weiteres Wachstum deutlich ab. Andererseits sehen Wirtschaftswissenschaftler in den jüngsten Insolvenzen, namentlich in jener der Karsdorfer Eisenbahn, Vorboten einer „Konsolidierung“.

Schließlich haben die Flexibilität und das umfassende Logistik-Know-how privater Anbieter ein Umdenken bei der Deutschen Bahn ausgelöst. Die Fusion von DB Cargo und Stinnes Logistics unter dem Dach der in den DB-Konzern integrierten Stinnes AG (mit Railion Deutschland als „Carrierbetrieb“) trägt bereits Früchte. Flacht der Aufschwung der DB-Rivalen also wieder ab? Selbst wenn es so kommen sollte: Ihre Innovationsfreudigkeit hat moderne Gesamtlösungen im Schienengüterverkehr allemal vorangetrieben, ihn mit Transport- und Logistikketten aus einer Hand für viele Kunden wieder attraktiv gemacht.

KONRAD KOSCHINSKI

Logistik aus einer Hand

Attraktive Komplettangebote sind der wesentliche Grund, weshalb sich immer mehr Verlager und Spediteure für den privaten Güterzug entscheiden. Privatbahn-Know-How
• ab Seite 14

Railions schärfster Rivale

TX Logistik hat sich zu einer der führenden europäischen Privatbahnen entwickelt. Mit grenzüberschreitenden Kooperationen werden Marktchancen konsequent genutzt. Porträt
• ab Seite 20



Für Chemie und mehr

Rail4chem verstand sich nie als Bahn nur für die chemische Industrie, sondern als ein frei am Markt agierendes europäisches Verkehrsunternehmen. Porträt
• ab Seite 36

Kohle, Kies und Container

Neben den Branchenriesen, die in eigenen Kapiteln porträtiert werden, gibt es noch zahlreiche „kleinere“ DB-Rivalen, die vielfältige Leistungen erbringen. Porträts kompakt
• ab Seite 54

Moderne E-Traktion

Schon zahlreich haben Elloks des neuen DB AG-Typenreigens auch bei Privatbahnen Einzug gehalten. Am stärksten vertreten sind 145/185-Familie und „Taurus“. Private Loks
• ab Seite 64



TITELBILD: Auf der rechten Rheinstrecke ist die Vielfalt an privaten Güterzügen besonders groß. Vom HUPAC-„Taurus“ (Bild) bis hin zu den Dieselloks der Class 66 von ERS und DLC reicht die Palette. Die HGK-Class 66 auf dem kleinen Bild wurde jedoch bei Horrem fotografiert.

FOTOS: G. BANK,
C. STRUNDEN

Zum Thema

- Editorial: Boomende Private contra Railion 3
- Galerie 6
- Privatbahn-Know-How: Logistik aus einer Hand 14

Privatbahn-Porträts

- TX Logistik: Railions schärfster Rivale 20
- Häfen und Güterverkehr Köln: Internationale Pionierin 26
- RAG Bahn und Hafen: Viel mehr als nur „Zeichenbahn“ 32
- rail4chem: Für Chemie und mehr 36
- Connex Cargo Logistics: Der Unternehmensverbund 40
- Karsdorfer Eisenbahngesellschaft: Phönix in der Asche 48
- Von Almetalbahn bis PE Cargo: Kohle, Kies und Container 54

Loks der Privaten

- 185, Dispo-Taurus und 189: Moderne E-Traktion 64
- Class 66 und Blue Tiger: Amerikanische Dieselpower 74
- G 2000 BB: Starker Vierachser 78
- 2016 alias ER 20: Die Vielseitige 80

Serviceteil

- Poster 46
- Extra: Fahrzeiten privater Güterzüge 82

Diverses

- Impressum 85
- Händlerverzeichnis 88

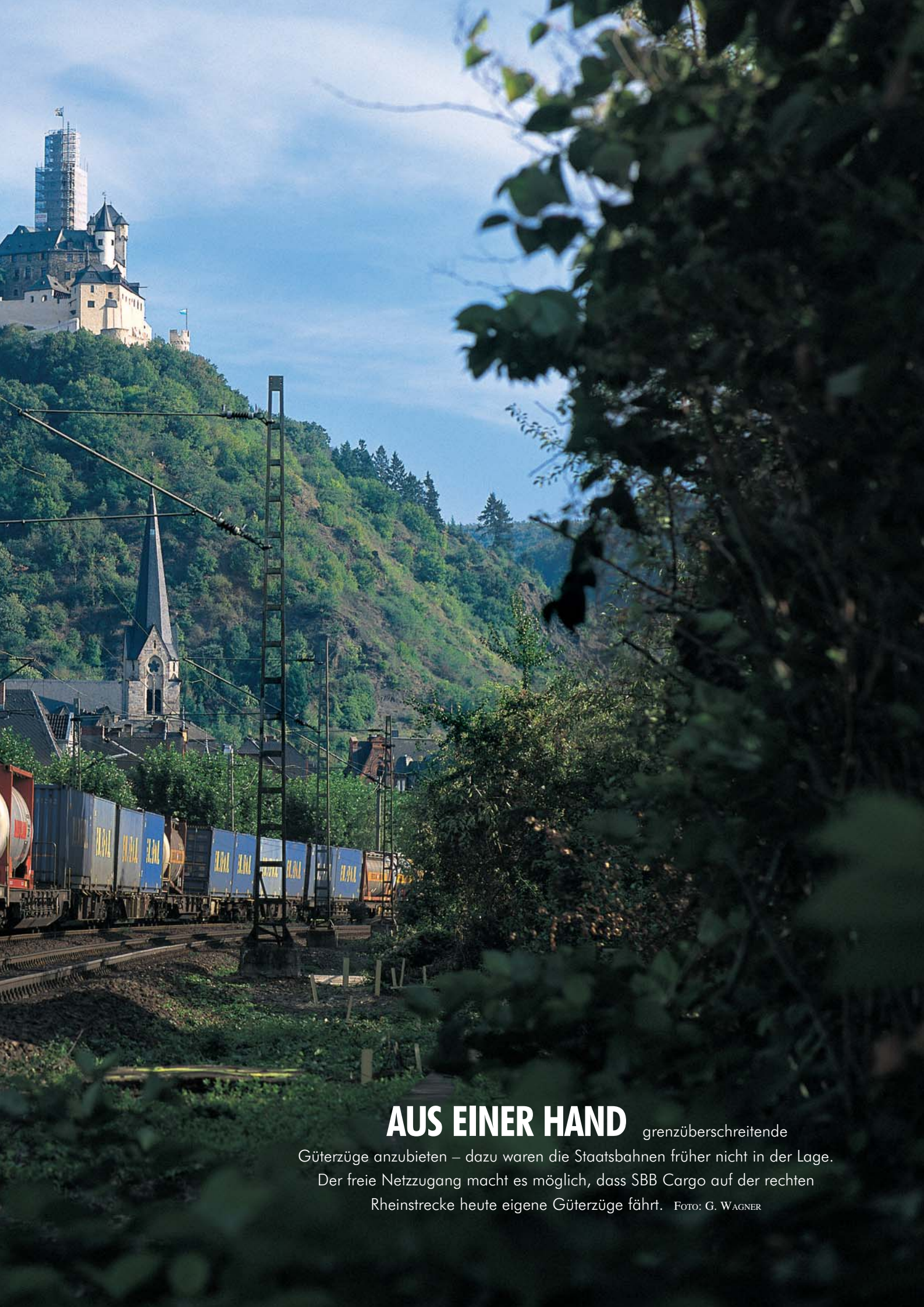


Amerikanische Dieselpower

Für an leistungsstarken Sechssachsern über 3000 PS interessierte Bahnen gibt es derzeit nur zwei Alternativen: Class 66 oder Blue Tiger. Private Loks – ein Produktvergleich

• ab Seite 74





AUS EINER HAND grenzüberschreitende

Güterzüge anzubieten – dazu waren die Staatsbahnen früher nicht in der Lage.

Der freie Netzzugang macht es möglich, dass SBB Cargo auf der rechten

Rheinstrecke heute eigene Güterzüge fährt. FOTO: G. WAGNER

MADE IN CANADA

sind die bei den Güterbahnen geschätzten GM-Sechssachser der Class 66, die auf bewährter US-Dieselseltechnik basieren. Als erste setzten hierzulande die Häfen und Güterverkehr Köln AG auf die Zugkraft der robusten Maschinen. Die niedrige Bauweise der Loks ist für Kontinentaleuropäer allerdings gewöhnungsbedürftig. Foto: A. RITZ





DE 65

