

Von Bauzügen zum internationalen Verkehr

Bahn mit buntem Lokpark



Seit Mitte Oktober 2009 ist die MRCE-Dispolok E 189 206 bei Locon, hier am 30.10.2009 mit Containerzug Hamburg-Waltershof-Kornwestheim in Bad Vilbel. Albert Hiltfeld

Während sich die DB AG im Güterverkehr – wie in *em 12/09* dargestellt – als Global Player sieht, nutzen private Güterbahnen den freien Netzzugang in Deutschland und suchen sich ihre Nischen. Ein Beispiel dafür ist die Locon AG.

Die 2002 gegründete Locon Logistik & Consulting AG aus dem brandenburgischen Oberuckersee ist heute ein privates, bundesweit tätiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit 83 Beschäftigten. Neben drei Elloks drei verschiedener Typen und 17 Dieselloks sechs unterschiedlicher Baureihen besitzt es derzeit 136 Güterwagen: 44 offene Wagen, 24 vierachsige Flachwagen, 24 sechsachsige Container-Gelenkwagen und 44 Hauben- bzw. Rungenwagen.

Zu Beginn war das Unternehmen nur in der Ablaufplanung von Baustellen tätig und z. B. bei der Schienenlieferung für die Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt mit dabei. Da die Baustellenlogistik aber häufigen Auftragsschwankungen unterliegt, schuf man sich mit dem Schienengüterverkehr ein zweites Standbein.

Gebrauchte Dieselloks aus Ost und West

Als erste eigene Diesellok wurde im November 2003 für Arbeitszüge eine Ost-V 60 gekauft (Betriebsnummer 101), denen bald zwei baugleiche Maschinen folgten. Im April 2004 kam als Lok 301 die ex DR-Großdiesellok V 180 656 hinzu,



Marcus Benz

◀ Lok 210, ehemals 212 275 der DB, am 30.7.2009 in Geislingen/Steige mit DGS 95410 nach Giengen, der das dortige Bosch-Werk an den Container-shuttle Hamburg-Kornwestheim anbindet.



Dirk Mierhausen

◀ E 186 144 am 14.2.2009 in Köln Süd mit dem Zellstoffzug von Vlissingen (NL) nach Amstetten in Österreich

► 217 (ex DR-202 376) noch nicht im orangen Firmenkleid und 213, die nach der Modernisierung nicht mehr als ehemalige DB-212 066 zu erkennen ist.



► Im Werk Wittenberge erhalten aktuell ET 485/885 der S-Bahn Berlin eine Hauptuntersuchung. Die Überführung zweier Viertelzüge übernahm am 28.1.2010 die Lok 209 (ex DR-201 878).



Loa Knorr

► Der neue Maxima-Koloss 401 am 24.6.2009 mit einem Düngierzug im Bahnhof Lalendorf



Ruediger Korch (2)

▼ Tunnellok 007 mit Abgasfilter und die V 180-Lok 301, ehemals 118 656 der DR, am 12.9.2009 am Lokschuppen Berlin-Lichtenberg



die auch überregionale Arbeitszüge bzw. Überführungsfahrten übernehmen konnte. Ende 2004 folgte die erste Ost-V100 als Nr. 201. Nach diesen drei DR-Baureihen wurde der Bestand 2005 um die frühere DB-Diesellok 212 275 (Nr. 210) sowie um zwei von Bombardier in Kassel modernisierte Ost-V100 (Nr. 211 und 212) erweitert.

Im Sommer 2005 erbrachte Locon die ersten planmäßigen Güterzugleistungen. In mehr als 50 Zügen wurde Kalkmergel für die Landwirtschaft von Niedersachsen zu Entladestellen in Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Brandenburg gefahren. Die dazu benötigten 24 Eaos-Wagen stellte der Vermieter AAE. Ab März 2006 folgte ein werktägliches Zugpaar zwischen den Güterverkehrszentren Wustermark bei Berlin und Bremen-Großland – das Weser-Spree-Express genannte Angebot scheiterte aber nach nur acht Monaten wegen zu geringer Auslastung. Dafür fanden die Brandenburger neue Leistungen. So wird z. B. seit 2007 für ein Kreidewerk Düngerkalk in 30 gemieteten Eaos-Wagen transportiert.

Der Diesellokpark wuchs und wurde noch bunter. Als Lok 007 wurde Anfang 2008 eine V22 in Dienst gestellt. Der B-Kuppler erhielt Rußpartikelfilter, da er vorrangig im Tunnelbaugdienst bei der Berliner S-Bahn eingesetzt wird. Aus dem

Stendaler Alstom-Werk folgten zwei grundsanierte Ost-V100 (ex DR-202 804 und 806) und die neumotorisierte ehemalige DB-212 066.

Fernverkehr mit Elloks und Maxima

Für die im September 2008 aufgenommene Verbindung im Kombinierten Verkehr (KV) zwischen Hamburg und Kornwestheim (Stuttgart) mietete das Bahnunternehmen erstmals eine Ellok, die 185 553 von MRCE-Dispolok. Sie wurde im Oktober 2009 durch den MRCE-Eurosprinter ES 64 F4-206 ersetzt. Im Januar 2009 folgten erste grenzüberschreitende Güterzüge. Das ca. dreimal wöchentlich verkehrende Zugpaar aus dem niederländischen Vlissingen zu einer Papierfabrik im österreichischen Amstetten wird zusammen mit den privaten Bahnen ACTS Nederland und Cargo-Serv (Linz/Donau) gefahren.

Solche Kooperationen mit ausländischen Partnern sind für kleinere Bahnunternehmen nicht untypisch; sie erleichtern es, im internationalen Güterfernverkehr aktiv zu werden. Dafür wurde von CB Rail die TRAXX-Ellok 186 144 gemietet, die auf dem gesamten Lauf am Zug bleibt. Ein weiteres, ebenfalls mit Zellstoff beladenes Zugpaar zwischen Brake (Unterweser) und Amstetten bespannt der CargoServ-Taurus 1216 931.

Eine der ersten von Voith ausgelieferten Sechsscher-Dieselloks des neuen Typs Maxima 40 CC erhielt die Betriebsnummer 401. Wie bei den drei Elloks und einigen der modernisierten Dieselloks nutzt Locon bei der Maxima die risikoärmere Möglichkeit des Lokleasings anstelle des Kaufs: Eigentümer der 401 ist der Vermieter Ox-traction. Die ersten Maxima-Leistungen waren im Mai 2009 Containerzüge im Spotverkehr zwischen Kiel und Duisburg; Spotverkehre sind nicht regelmäßig anfallende, sondern nach Bedarf gefahrene Leistungen. Im Sommer folgten Düngerkalkzüge nach Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Wie anderen Bahnen auch, fällt es dabei immer schwerer, kundennahe Endladebahnhöfe zu finden. Dies ist eine Folge der gängigen Rückbaupraxis von DB Netz: Bei der Modernisierung der Bahnhöfe werden meist die Ladegleise demontiert, für die die DB AG selbst keinen Bedarf mehr hat.

Seit 2003 betreiben die Brandenburger im Auftrag des Amtes Oder/Welse in der Uckermark die Anschlussbahn in Pinnow. Sie liegt an der DB AG-Strecke Angermünde-Schwedt. In Pinnow befindet sich auch der Wartungsstützpunkt, doch hat das Bahnunternehmen für seine Fahrzeuge im Sommer 2009 zusätzlich die Drehscheibe und die Strahlengleise des Bw Berlin-Lichtenberg übernommen.

Rudolf Korth