



Das Business-Handbuch Güterbahnen

Herausgeber: Karl Arne Richter, Martin Henke



MERR UNTER
WWW.RAILRENT.COM

ri  works





Zusammenstellung: Dr. Martin Henke,
Karl Arne Richter

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über www.dnb.de abrufbar.

Verlag: PMC Media House GmbH
Werkstättenstraße 18
D-51379 Leverkusen
Telefon: +49 40 228679 500
E-Mail: office@pmcmedia.com
Geschäftsführer: Antonio Intini, Detlev K. Suchanek

Herausgeber: Martin Henke, Karl Arne Richter

Redaktion: ri:works Bahnwissen GmbH
Dorfstraße 4
D-23909 Giesensdorf
Telefon: +49 4541 8304-101
Email: office@ri-works.info

Redaktionsteam: Karl Arne Richter (verantwortlich)
Email: ri@eu-bahnen.info
Roland Beier (Österreich, Ungarn), Werner Glaeseker (Skandinavien),
Matthias Hansen, David Haydock (Frankreich), Wolfgang Kieslich (Karten),
Roland Korving (Niederlande), Frank Schouten (Belgien, Niederlande),
Hans-Jürgen Schulz, Peter Wilhelm (Polen)

Anzeigen: ri:works Bahnwissen GmbH
Dorfstraße 4
D-23909 Giesensdorf
Telefon: +49 4541 8304-101
Email: office@ri-works.info
Karl Arne Richter (verantwortlich)

Druck: TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf

Redaktionsschluss: 20.04.2020 / 1. Auflage 2020

Copyright: © 2020 PMC Media House GmbH, Leverkusen und ri:works Bahnwissen GmbH,
Giesensdorf

Das Verzeichnis einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Mikroverfilmungen sowie die Einspeicherung und
Verarbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN: 978-3-96245-215-5
Alle Angaben ohne Gewähr.

Trotz sorgfältiger Recherche war es leider nicht in allen Fällen möglich, die
Urheber der Bilder zu ermitteln. Sollten ohne Absicht Bilder in
unerwünschter Weise veröffentlicht worden sein, teilen Sie dies bitte dem
Verlag mit.

Unsere Online -Version des Buches ist aktueller und immer dabei

„railfreight.eu“ gibt es auch als für Smartphone und Tablets optimierte, aber auch am PC voll nutzbare Onlineversion. Enthalten sind die Unternehmensportraits des Printwerkes sowie **zusätzlich** detaillierte Flottenlisten sowie Waggonbestände.



www.railfreight.eu/online

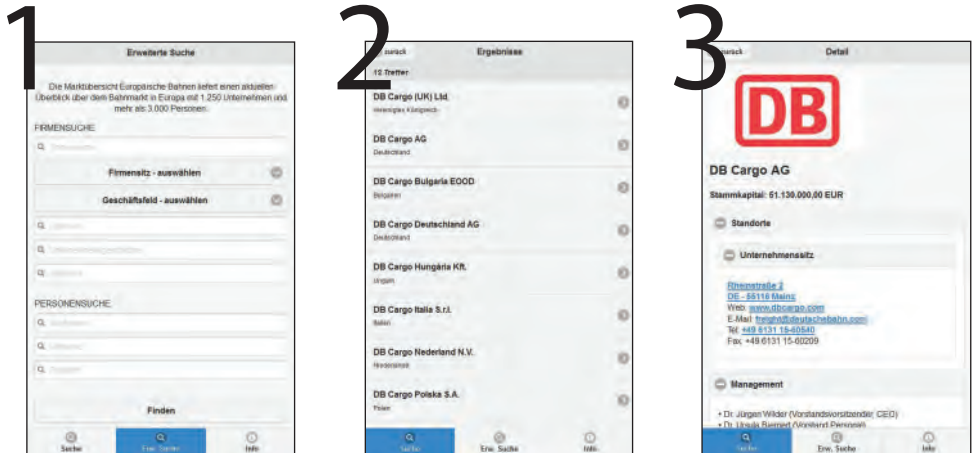
Das entsprechende Abonnement hat eine Gültigkeit von einem Jahr.

Ihre Vorteile:

- * Daten des Buches sind für Sie online verfügbar
- * Ideal für schnelle Auskünfte und für unterwegs
- * Zusätzlich: Detaillierte Lokbestandslisten und Waggonflotten
- * Aktueller als die Buchversion durch unterjährige Updates

Nach der Anmeldung in **3 Klicks** zum Ziel:

1. Suche nutzen: Firmen, Personen, Geschäftsfelder, Verkehre, ...
2. In übersichtlicher Form dargestellte Ergebnisse eingrenzen
3. Detailliertes Unternehmensportrait aufrufen



Liebe Leser,

ich freue mich sehr, Ihnen die erste Auflage des Business-Handbuchs „railfreight.eu“ präsentieren zu können. Optimaler Durchblick über die Marktakteure und ihr Angebot ist eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren eines Marktes. Die bestmögliche Orientierung der Kunden und Geschäftspartner des Sektors liegt nicht nur in deren wohlverstandenen Interesse, sondern hilft auch bei der Umsetzung des gesamtgesellschaftlichen Zieles, dem Eisenbahnverkehr zu mehr Erfolg im Verkehrsmarkt zu verhelfen. Nach wie vor ist es für alle Beteiligten nicht leicht, vollständige und belastbare Informationen über die Branche mit ihren sehr heterogenen Strukturen zu erhalten. Um so wichtiger ist es, sich auf ein Standardwerk wie das vorliegende stützen zu können, das insbesondere von der langjährigen intensiven Beschäftigung von Karl Arne Richter mit der Branche profitiert. Dafür danke ich nicht nur ihm, sondern auch allen anderen, die zur Entstehung des Werks beigetragen haben: Das Redaktionsteam, das eine unglaubliche Leistung bei der Zusammenstellung der Daten erbracht hat, sowie Toma Bacic, Helge Deutgen, Andreas Gunke, Roland Hertwig, Klaus Linek, Javier Lopez, Jan Lundstrøm, Coen Ormel, Stefano Paolini, Dieter Römhild und Johannes Schenkel für die wichtigen Hinweise und Ergänzungen.

Alle Daten wurden mit großer Sorgfalt verarbeitet und, soweit möglich, mit den Unternehmen abgestimmt, jedoch sind alle Angaben ohne Gewähr. Ergänzungen und Korrekturen senden Sie bitte an: redaktion.railfreight@ri-works.de.

Dr. Martin Henke
Köln, im April 2020



Lieben Sie auch Ihre Loks?

Dann kümmern Sie sich
besonders gut um ihre Flotte!
Railnova unterstützt Sie dabei.



www.railnova.eu

Inhalt

Vorwort	5
Hinweise	10
Von Pasta-Zügen und Toilettenpapier-Waggons.	12
Züge sollen sich selbst kuppeln	14
Rail Freight Data Hub	16
Market Monitoring Report der IRG-Rail.	18
Marktübersicht Europa	25
Bahnkonzerne	29
Lokvermieter	34
Waggonvermieter	53
Bahnspeditionen.	59
Check! Einkaufsführer.	66

Marktstudie: Europäische Güterbahnen nach Sitz

Albanien	72
--------------------	----



YOUR BUSINESS RIGHT ON TRACK
ALPHA α TRAINS

Continental Europe's rolling stock specialists

+49 221 91 40 90 00
info@alphatrains.eu
www.alphatrains.eu

Belgien	76
Bosnien und Herzegowina	86
Bulgarien	90
Dänemark	100
Deutschland	104
Finnland	316
Frankreich	322
Griechenland	352
Italien	358
Kosovo	386
Kroatien	390



 *Lokomotiven aus Europas modernster Produktion.*

vossloh-locomotives.com

vossloh
Locomotives

Inhalt

Luxemburg	398
Montenegro.	402
Niederlande.	406
Nordmazedonien	422
Norwegen	426
Österreich	432
Polen	464
Portugal	534
Rumänien	538
Schweden	560
Schweiz	576
Serbien	604
Slowakei	614
Slowenien	632
Spanien	638
Tschechien.	658



Wir sammeln, damit Sie wissen

Zu unseren Schwerpunkten zählen Marktinformationen zu Unternehmen, Güterverkehren und Lokomotiven: www.ri-works.info

Der Fokus des ELP liegt im Verleasen von sechsachsigen Hybridlokomotiven mit bis zu 2.8MW Diesel, 9MW elektrisch und 500kN Zugkraft. Sie ermöglichen den Betrieb auf elektrifizierten und nicht-elektrifizierten Strecken.

www.europeanlocpool.com

ELP *European
Loc Pool*
Leidenschaft für Zugkraft



Türkei692
Ungarn698

Anhang

Firmenindex.718
Personenindex726
Abkürzungen742

Ausbildung mit Zugkraft

RAILCONZEPT
Die Lokfahrschule

Neu: E-Learning!

www.railconcept.de
Tel. 05031 9601713

Demnächst auch in **Bremen**.



In welche Teile gliedert sich „railfreight.eu“?

Die gedruckte Ausgabe von „railfreight.eu“ gliedert sich in zwei große Bereiche:

1. Der Europäische Markt
 - Market Monitoring Report der IRG-Rail
 - Marktübersicht Europa
 - Bahnkonzerne
 - Lokvermieter
 - Wagonvermieter
 - Bahnspeditionen
 - *Check!* Einkaufsführer mit Dienstleistern aus der Bahnbranche
2. Marktstudie: Europäische Güterbahnen
 - Rund 600 aktive Güterbahnen in standardisierter Darstellung.

Sind die Daten von „railfreight.eu“ elektronisch verfügbar?

Mit dem Kauf des Buches wird auch eine elektronische Fassung („E-Book“) erworben, die der Druckfassung des Werkes entspricht (siehe Impressum).

Die Unternehmensportraits des Printwerkes sowie die Triebfahrzeugbestände sind außerdem online abruf- und durchsuchbar unter

www.railfreight.eu/online

Das speziell entwickelte Portal bietet Zugang zu den im Verzeichnis gelisteten Unternehmen mit allen Daten zu Adressen, dem Management, der Unternehmensgeschichte und Verkehren, wie sie auch im Buch enthalten sind. Bei Fragen wenden Sie sich bitte per E-Mail an die Redaktionsleitung.

Wie ist diese Marktübersicht entstanden?

Ziel dieses Werks ist es, Ihnen einen umfassenden Überblick über die Güterbahnen in ausgewählten europäischen Staaten zu geben. Die Zusammenstellung der Daten erfolgt hierbei durch ein objektives Redaktionsteam, das sich seit Jahren intensiv mit der Entwicklung der Bahnen in Europa befasst.

Ergänzt wird dieses Team durch weitere Spezialisten, die Ihr Wissen in die Datenbank, aus der diese Marktübersicht generiert wird, einspeisen.

Als Grundlage wurden neben gezielter Recherche bei den behandelten Unternehmen sowohl öffentlich zugängliche Quellen wie z. B. die Handelsregister und Internetpräsenzen der Unternehmen als auch private Archive und Sekundärliteratur genutzt.

Was ist in dieser europäischen Marktübersicht zu finden?

In den vergangenen Monaten wurden die Firmeneinträge überprüft, aktualisiert und erweitert. Die jeweils verwendeten Länderkürzel entsprechen der ISO 3166.

Das Verzeichnis „railfreight.eu“ enthält alle aktiven Güterbahnen mit Stand 20.04.2020. In einigen Ausnahmefällen wurden zusätzlich Bahn-Holdinggesellschaften sowie weitere in der Branche relevante Unternehmen aufgenommen.

Die Bahnen in dieser Ausgabe sind mit kleinen Signets bei den Firmennamen versehen, die eine einfache und schnelle Übersicht über die Geschäftstätigkeiten bieten:



Foto: Karl Arne Richter

terverkehrslizenz, aber ohne dementsprechende Geschäftstätigkeit folglich kein „G“ erhält. Im Bereich der Infrastrukturen kennzeichnen wir nur Betreiber mit nennenswerten Gleisanlagen. Reine Betreiber von Servicestrukturen wie zum Beispiel Betriebswerke werden dabei nicht berücksichtigt. Reine Rangierdienstleister, in einigen europäischen Staaten wie zum Beispiel Rumänien ist dies eine eigene Lizenz, führen wir in diesem Verzeichnis aus Platzgründen leider nicht auf.

Einige Hinweise zu den Aufstellungen:

- * **Management**
In der Printausgabe haben wir uns auf das Top-Management wie die Geschäftsführung bzw. Vorstandsmitglieder beschränkt. Aus Platzgründen können wir leider keine Prokuristen oder Eisenbahnbetriebsleiter aufführen.
- * **Verkehre**
Unter der Begrifflichkeit „AZ-Verkehr“ subsumieren wir alle Verkehre, die im Umfeld von Bahnbaustellen anfallen. Dazu gehören unter anderem Verkehre im Baustellenbereich, die Zu- und Abführung von Baumaterialien sowie die Überführung von Baumaschinen. Nur in besonderen Fällen haben wir Leistungen aus den Bereichen Personal- und Lokvermietung sowie Sonder- (z. B. Überführungen, Inbetriebnahmefahrten) und Spotverkehre aufgenommen. Diese werden von so gut wie allen Unternehmen angeboten und sind aus diesem Grund nicht weiter von Interesse.

- * **Wagenbestand**
Soweit anwendbar wurden die internationalen Gattungsbezeichnungen verwendet.

- * **Ausführlicher Triebfahrzeugbestand** (nur online)
Aus Platzgründen haben wir uns bei „Geschichte“ zumeist auf einen der prägnantesten Vorbesitzer beschränkt.

Unter „Bemerkungen“ sind einige Triebfahrzeuge durch „gem. von ...“ gekennzeichnet. „gem.“ steht dabei als „gemietet“ für ein angemietetes Fahrzeug. Im vermietenden Unternehmen ist die Vermietung durch „->“ gekennzeichnet, dem das Kürzel des Mieters folgt.

Werden unter „Bemerkungen“ Angaben in Anführungszeichen genannt, sind Fahrzeuge mit einem Taufnamen bzw. Wappen versehen oder tragen eine weitere, von der Angabe unter „Nr.“ abweichende Bezeichnung.

Einfache Anführungszeichen hinter der Loknummer kennzeichnen Zweit-, Dritt-, ...-Besetzungen der jeweiligen Fahrzeugnummer oder besondere, zusätzliche Bezeichnung beim jeweiligen Unternehmen.

Die Redaktion ist einfach für Sie zu erreichen

Für Rückfragen, Hinweise, Wünsche oder Kritik zur Marktübersicht steht Ihnen gerne Karl Arne Richter, der Redaktionsleiter dieses Werkes zur Verfügung.

Sie erreichen ihn werktäglich von 9 bis 21 Uhr:

- * per Email: ri@eu-bahnen.info
- * per Telefon: +49 4541 8304-101

Keyword Translation

Deutsch	Englisch
Management	management
Gesellschafter	partners
Beteiligungen	participations
Konzessionen	concessions
Infrastruktur	infrastructure
Unternehmensgeschichte	company history
Verkehre	operations
Wagenbestand	rolling stock (wagons)
Triebfahrzeugbestand	rolling stock (traction vehicles)

Von Pasta-Zügen und Toilettenpapier-Waggons

Von Pasta-Zügen und Toilettenpapier-Waggons

Klimafreundliche Versorgungssicherheit Dank der Güterbahnen

Zusammen mit weitere Akteuren veröffentlichte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs, im Zuge der Corona-Pandemie eine Charta, die die Systemrelevanz des Schienengüterverkehrs herausstellt.

Denn die Pandemie brachte – und ihre Auswirkungen wird unsere Volkswirtschaft noch eine Zeit lang spüren – für unsere Ökonomie Logistik-Herausforderungen, die für die Bundesrepublik Deutschland eine völlig neue Dimension darstellen. Fragen, die sich gleich zu Anfang der Krise stellten, waren: Wie können die Menschen und die Unternehmen in Krisenzeiten mit überlebenswichtigen und produktionsnotwendigen Waren und Gütern versorgt werden?

Der Schienengüterverkehr konnte mit einem stabilen Angebot seine Aufgaben erfüllen: Während Lastkraftwagen an den Grenzen standen und Flug-

zeuge am Boden der Flughäfen bleiben mussten, fuhren die effektiven, personalarmen Güterzüge grenzüberschreitend. Mit vereinten Kräften kann und konnte die Verfügbarkeit von Infrastruktur und Verkehrsangebot stabil und möglichst umfassend aufrechterhalten werden. Den Menschen und der Wirtschaft wurde schnell klar, dass der Schienengüterverkehr ein wesentlicher Baustein für die Versorgungssicherheit ist. Die Medien stilisierten die Situation einprägsam mit Pasta-Zügen und Toilettenpapier-Waggons. In der Krise geben die Güterbahnen Sicherheit, vor und nach der Krise bekommen die Vorteile beim Klimaschutz und die volkswirtschaftlich günstigere Gesamtkostenrechnung mehr Gewicht.

Vor, während und nach der Krise: Die Güterbahnen sind systemrelevant. Sie befördern neben wichtigen Rohstoffen auch Lebensmittel und medizinische Erzeugnisse. Ganze Branchen – Kraftwerke, Chemieindustrie – aber auch die Seehäfen sind abhängig vom Schienengüterverkehr, dessen besondere Stärke die Bündelung großer Transportvolumina ist. Vor allem auf Langstrecken können diese auf der Schiene mit einem vergleichsweise geringen Personaleinsatz transportiert werden. Ein Güterzug ersetzt 30 bis 50 LKW-Fahrten. An Staatsgrenzen können Lokführer bei Bedarf abgelöst werden und die Fracht fährt weiter.



Foto: Scanrail | fotolia.com

Bahnspeditionen – eine Definition

Spediteure, welche ausschließlich oder überwiegend Transporte auf der Schiene organisieren, werden als Bahnspeditionen bezeichnet.

Die nachfolgende Übersicht über die wichtigsten Bahnspeditionen in Zentraleuropa liefert Kontaktdaten, Gesellschafterverhältnisse und Leistungsumfang. Sie finden die Übersicht auch im Internet unter: www.railfreight.eu/bahnspedition.

Grenzen verwischen

Generell gilt im Interesse des Frachtkunden: Die Bahnspedition agiert als objektiver und unabhängiger Dienstleister, um so die bestmögliche und kostengünstigste Lösung für den Kunden zu erarbeiten. Eine Verknüpfung von Traktionär und Spediteur ist trotzdem zu bemerken. So unterhalten die großen Güterbahnen oftmals eigene Abteilungen oder Tochterunternehmen: DB Cargo/ Schenker, Fret SNCF/Fowardis und SBB Cargo/ Chemoil Logistics seien hier als Beispiele genannt. Vielfach ergreifen auch Bahnen die Initiative und dringen in Geschäftsfelder der Bahnspeditionen vor. Dies ist v. a. im Ganzzugbereich (Mineralöl, Getreide) zu beobachten.

Andererseits gibt es auch traditionelle Logistiker und Speditionen, die eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterhalten. Meist erfolgt dies als Ergänzung bestehender Verträge mit Traktionsdienstleistern. Beispiele für diese Strategie sind Budamar/Lokorail, EP Cargo/Locon, NH-Trans/Odos-Cargo, Petrolsped/MMV, Rail&Sea/Ten Rail, Raillogix/Rail Force One, Rhenus/LTE, SETG/S-Rail und VTG/Retrack. Im Intermodalbereich sind Kombiverkehr/KombiRail Europe und W. Combi Cargo Transportlogistik/Walser Eisenbahn Beispielfälle. Jüngst hat der Fahrzeugvermieter und Logistiker Millet mit der Millet Rail ein Tochterunternehmen gegründet und Getreidetransporte in die Eigen-traktion überführt. Im April 2020 hat die Swiss Combi AG als Tochter von vier Logistikdienstleistern 35 % an der SBB Cargo AG erworben.

Intermodale Transporte

Die Operateure des Kombinierten Verkehrs (KV) finden Sie aktuell mit den angebotenen Relationen auf www.containerzug.de.

Generell gilt für die nachfolgenden Unternehmensübersichten: Alle Angaben sind ohne Gewähr. Ergänzungen, Korrekturen und Hinweise nehmen wir gern für die kommende Ausgabe unter redaktion.railfreight@ri-works.de entgegen.



Foto: Roland Korving

Sind die Prozesse logistisch anspruchsvoll organisieren Bahnspeditionen als Mittler zwischen Endkunde und Traktionär Schienenverkehre. Im Bild eine Szene aus der Zuckerrübenkampagne 2019 in der Schweiz mit 43 Ladestellen.

Bahnspeditionen

Unternehmen	Sitz	Web
2B OPEN LOGISTICS S.R.L.	RO-Bukarest	www.2bopenlogistics.com
Advanced Transport Solutions S.R.L. (ATS)	RO-Bukarest	www.ro-ats.com
Ansett Logistics S.R.L.	RO-Bukarest	www.ansett-logistics.ro
Asotra – Internationale Speditions- und Transportgesellschaft m.b.H.	AT-Stockerau	www.asotra.com
AWILOG-Transport GmbH	DE-Oberriexingen	www.awilog.de
Bohnhorst Rail & Logistik GmbH (BRL)	DE-Wustermark, OT Elstal	www.hvle.de
BoxTango Ostrach GmbH	DE-Ostrach	www.boxtango.com
B & S Logistik GmbH	AT-Wien	www.bslogistik.at
Budamar Logistics, a.s.	SK-Bratislava	www.budamar.sk
Chemoil Logistics AG	CH-Basel	www.chemoil.ch
Contrans Logistik GmbH	DE-Dortmund	www.contrans-logistik.com
DanuRail GmbH	AT-Wien	www.danurail.at
DB Cargo BTT GmbH	DE-Mainz	www.btt.dbcargo.com
DB Cargo Logistics GmbH	DE-Kelsterbach	www.dbcargo.com
Dettmer Rail GmbH	DE-Hamburg	www.dettmer-rail.com
ECS EUROCARGO SpeditionsGes.m.b.H.	AT-Wien	www.ecs-eurocargo.at
EP Logistics International a.s. (EPLI)	CZ-Praha	www.eplogistics.cz
European Cargo Logistics GmbH (ECL)	DE-Lübeck	www.ecl-online.de
Eurorail International NV/SA	BE-Aalst	www.eurorail.eu
EURORAIL Logistics GmbH	DE-Frankfurt	www.er-log.de
Forwardis GmbH	DE-Berlin DE-Frankfurt am Main	www.forwardis.com



Albrail Sh.p.k.

Twin Towers, Tower No 2, Kati 5/2
AL-Tiranë
Telefon: +355 69 7033682
info@albrail.al
www.albrail.al

Management

★ Judmir Dervishaj (Geschäftsführer)

Gesellschafter

Stammkapital 135.300.000,00 ALL
★ ALB-STAR Sh.p.k. (66,3 %)
★ Matrix Konstruktion Sh.p.k. (16,85 %)
★ ARC Sh.p.k. (16,85 %)

Infrastruktur

★ Fier – Vlorë-Petrolifera (34,20 km)
★ Fier – Ballsh (24,50 km)

Unternehmensgeschichte

Das Unternehmen Albrail wurde am 13.01.2016 gegründet und befindet sich im Eigentum der beiden Bauunternehmen ALB-STAR und Matrix Konstruktion sowie des Consulting- und Ingenieurbüros ARC.

Albrail erhielt 2018 erste Lokomotiven aus Tschechien und ist Konzessionsinhaber für die Wiederinstandsetzung sowie den Betrieb der beiden Strecken Fier – Vlorë und Fier – Ballsh mit rund 60 km Länge. Dort werden über fünf Jahre 2,4 Mio. ALL investiert - das am 04.02.2016 mit dem Ministerium für Transport und Infrastruktur unterzeichnete Public Private Partnership (PPP) hat eine Laufzeit von 25 Jahren.

Als erster Abschnitt wurde die Strecke zwischen dem Erdölhafen in Vlorë und dem Tanklager in Fier saniert und seit 2018 im Güterverkehr befahren. Es ist geplant dass ab 2020 auch Züge zwischen der Raffinerie Ballsh und dem Erdölhafen Vlorë verkehren.

2018 transportierte Albrail 13.663 t im Bauzuggeschäft und absolvierte 478.205 tkm.

Verkehre

★ Erdöltransporte Vlorë (Erdölhafen) – Fier (Tanklager); seit 2019

Fahrzeugflotte

★ 1 Diesellok T334

- ★ 2 Dieselloks T669
- ★ 27 Zaes (gemietet von GATX)
- ★ 2 Faccs (gemietet von LOKO TRANS)



Hekurudha Shqiptarë SH.A. (HSH)

Lagjia Nr.3; Rruga „Egnatia“
AL-Durrës
Telefon: +355 52 222037
Telefax: +355 52 222037
info@hsh.com.al
www.hsh.com.al

Management

★ Ani Dyrmishi (Generaldirektor)

Gesellschafter

Stammkapital 48.379.982.000,00 ALL
★ Republik Albanien (100 %)

Infrastruktur

★ Eisenbahninfrastruktur in Albanien (343 km betriebene Strecken)

Unternehmensgeschichte

Die Hekurudha Shqiptarë SH.A. (HSH; Albanische Eisenbahn) früher auch Hekurudha e Shqipërisë (Eisenbahn Albanien), ist die 1917 gegründete normalspurige Staatsbahn Albanien; seit 2000 in Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Sie hat seit 2013 die heutige Rechtsform einer staatlichen Aktiengesellschaft (Shoqëritë Anonime, SH.A.) und gliedert sich nach einer zwischen Februar und April 2014 durchlaufenen Unternehmensstrukturreform in die drei Geschäftseinheiten Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur. Im Sommer 2019 wurde der Entwurf für eine neuerliche Restrukturierung der HSH vorgelegt, der eine Aufspaltung in vier voneinander vollständig getrennte Einheiten vorsieht. Dies wären dann die Aktiengesellschaften SH.A. Infrastruktura e Hekurudhës Shqiptare (Infrastruktur), SH.A. e Transportit të Udhëtarëve (Personenverkehr), SH.A. e Transportit të Mallrave (Güterverkehr) und SH.A. e Mirëmbajtjes së Mjeteve Lëvizëse Hekurudhore (Wartung von rollendem Material), die aber allesamt in staatlichem Besitz verbleiben sollen. Als Folge mangelnder Finanzen für den Unterhalt,



der politischen Unruhen in den 1990er Jahren und auch mutwilliger Zerstörung befindet sich das albanische Eisenbahnwesen in sehr schlechtem Zustand.

Die wenigen noch verkehrenden Züge werden mit schweren, 1995 angeschafften Dieselloks tschechoslowakischer Produktion aus den siebziger Jahren bespannt, von denen inzwischen aber die meisten ebenso wie alle anderen Loktypen abgestellt sind. Aus Deutschland, Italien und Österreich konnten gebrauchte Personenwagen erworben werden, doch sind letztere nicht mehr im Einsatz. 2012 verkehrten täglich 16 Reisezüge, von denen allein zwölf die Verbindung zwischen Tirana (600.000 Einwohner) und Durrës (200.000 Einwohner) komplett und zwei weitere teilweise beführen.

2012 wurde nach Erdbeben und weiteren geologischen Problemen die Strecke von Librazhd zum nahe der ostalbanischen Stadt Pogradec (Ohridsee) gelegenen Bergwerk Gur' i kuq eingestellt. Von dort bis Pogradec hatte es stets nur eine Busverbindung gegeben.

Im Zusammenhang mit der 2013 vollzogenen Auflösung des Bahnhofs von Tirana wurde die Bedienung des Abschnittes Tirana – Kashar – Vorë eingestellt und die Zahl der täglichen Reisezüge weiter reduziert, so dass diese 2014 bei nur noch acht lag. Nach Übergabe der modernisierten Station Kashar am 26.05.2015 wurde der Verkehr Kashar – Vorë wieder aufgenommen und das landesweite Angebot auf 16 Fahrten täglich verdoppelt. Der letzte Fahrplanstand vom März 2019 sah täglich ein Zugpaar Kashar – Durrës sowie je zwei zwischen Durrës und Shkodër bzw. Elbasan vor.

Die permanente Krise der albanischen Eisenbahn gipfelte indes darin, dass seit März 2016 der gesamte Eisenbahnverkehr mehrmals eingestellt wurde, was am stetig schlechter werdenden

Infrastrukturzustand, fehlendem Geld zum Kauf neuen Dieselloks oder auch Streiks lag. Die bislang letzte Betriebseinstellung erfolgte am 26.11.2019 wegen neuerlicher Infrastrukturschäden durch ein Erdbeben. Gleichwohl hatte der Staat nach dem Tiefpunkt 2016/17 nicht nur Mittel für Reparaturarbeiten am Netz freigegeben, sondern im September 2018 begann nach längerer Pause auch wieder die Ausbildung neuer Eisenbahner. Die Bauarbeiten für das eigentlich geplante neue ÖPNV-Terminal inklusive Bahnhof in Tirana hatten indes auch bis Anfang 2020 noch nicht begonnen.

Stattdessen soll Medienberichten zufolge ab Juni 2020 der ehemalige Bahnhof Tirana wieder angefahren werden. Für die Zukunft wird die Bedienung der Achse Flughafen Tirana (Neubaustrecke) – Tirana – Durrës nach Art des Chemnitzer Modells erwogen.

Die weitere Entwicklung der Kennzahlen für Aufkommen und Verkehrsleistung der beiden Verkehrsarten lautet wie folgt:

- ★
- ★ 2015: 198.000 t, 23 Mio. tkm; 189.708 Reisende, 8

Mio. Pkm

- ★ 2016: 76.000 t, 9 Mio. tkm; 88.690 Reisende, 3 Mio. Pkm
- ★ 2017: 150.000 t, 25 Mio. tkm; 65.980 Reisende, 2 Mio. Pkm
- ★ 2018: 199.000 t, 20 Mio. tkm; 75.881 Reisende, 3 Mio. Pkm

Etwa drei Viertel des Güteraufkommens wird im internationalen Verkehr via Montenegro befördert. Umsatz und Ergebnis vor Steuern entwickelten sich wie folgt:

- ★ 2014: 292.146.023 ALL, -644.194.850 ALL
 - ★ 2015: 187.452.823 ALL, -712.696.612 ALL
 - ★ 2016: 77.089.174 ALL, -538.913.493 ALL
 - ★ 2017: 261.744.859 ALL, -417.364.060 ALL
- Nach Medienberichten erhält die HSH vom Staat jährlich rund 400 Mio. ALL (3 Mio. EUR) zur Stützung der Fahrpreise. Der Personalbestand des Unternehmens verringerte sich zwischen 2010 und 2014 von 1.720 auf 1.130 Mitarbeiter; mit Stand vom Sommer 2019 waren es 999.

Fahrzeugflotte

- ★ 7 Dieselloks T669
- ★ 12 Personenwagen
- ★ 225 Güterwagen



Adriafer S.r.l.

Porto Franco Nuovo - Palazzina ex CULP
IT-34123 Trieste
Telefon: +39 040 6732511
adriafer@adriafer.com
www.adriafer.com

Management

- ★ Dr. Giuseppe Casini (Geschäftsführer)

Gesellschafter

- ★ Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (AdSP) (100 %)

Lizenzen

- ★ IT: EVU-Lizenz (GV) seit 03.02.2014
- ★ IT: Sicherheitszertifikat, Teil A+B (GV); gültig vom 26.09.2018 bis 10.07.2022

Unternehmensgeschichte

Adriafer S.r.l. wurde 2004 als Tochter des Hafens Trieste für Rangierdienstleistungen gegründet. Das Unternehmen übernahm Triebfahrzeugführer und Henschel-Lokomotiven und beschaffte Zephir Locotractoren. 2015 bewegte Adriafer auf Hafengleisen 5048 Züge mit 84.304 Waggons. Kurz nach dem Jahreswechsel 2015/2016 wurden die Rangierdienstleistungen bei Adriafer zentralisiert und die bis dato parallel tätige Trenitalia ebenfalls abgelöst. Seit Mai 2016 ist Adriafer auch als Rangierdienstleister im 8 km entfernten Interporto di Trieste tätig, der an den Bahnhof Villa Opicina angeschlossen ist.

Seit April 2018 ist das Unternehmen auch außerhalb des Hafens mit Streckenverkehren tätig. 2018 wies das Unternehmen einen Umsatz (Vorjahreswerte in Klammern) von 7,71 Mio. EUR (7,18 Mio. EUR) sowie ein Ergebnis von 0,15 Mio. EUR (-0,48 Mio. EUR) aus.

Verkehre

- ★ Rangierdienst im Hafen Trieste; seit 22.02.2016
- ★ Rangierdienst im Interporto di Trieste nahe Villa Opicina; seit 16.05.2016
- ★ KV-Transporte (RoLa) Villa Opicina (Interporto di Trieste) – Trieste Campo Marzio; seit 02.04.2018

Fahrzeugflotte

- ★ 1 Diesellok D 145 (gemietet von RFI)
- ★ 1 Diesellok D 245 (gemietet von RFI)
- ★ 5 Dieselloks DHG 700 C
- ★ 2 Dieselloks G 1000 BB (gemietet von Captrain, InRail)
- ★ 1 E-Lok Vectron DC (gemietet von MRCE)
- ★ 2 E-Loks Vectron MS (gemietet von MRCE)
- ★ 3 Zephir Lokotractoren



BLS Cargo Italia S.r.l.

23, Piazza Matteotti Giacomo
IT-28845 Domodossola
Telefon: +39 0324 227976
freight@bls.ch
www.blscargo.ch

Management

- ★ Dr. Gianfranco Albini (Geschäftsführer)

Gesellschafter

- ★ BLS Cargo AG (100 %)

Lizenzen

- ★ IT: EVU-Zulassung (GV) seit 06.03.2017
- ★ IT: Sicherheitszertifikat, Teil A+B (GV); gültig vom 03.05.2019 bis 07.05.2023

Unternehmensgeschichte

BLS Cargo Italia S.r.l. (BLSCI) wurde am 06.04.2006 als 100 %ige Tochtergesellschaft der BLS Cargo AG gegründet. Unternehmenszweck von BLSCI ist die Erbringung von Serviceleistungen für die Güterzüge der BLS Cargo AG. Ausschlaggebende Argumente für das Insourcing der Leistungen und die Gründung einer Tochtergesellschaft in Domodossola waren insbesondere die Prozess- und Kostenoptimierungen und die weitere Unabhängigkeit von dritten Leistungserbringern.

BLSCI war vom 29.05.2006 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 mit der Abwicklung von Zügen der Rollenden Autobahn befasst. Zum Fahrplanwechsel 2006 wurden die Serviceleistungen für alle Güterzüge der BLS Cargo AG in Italien übernommen. 2008 hatte das Unternehmen 18 Mitarbeiter, 2019 waren es 35.

Im Frühjahr 2017 wurde die Gesellschaft als EVU reaktiviert. Nach dem Einstieg der SNCF bei der BLS Cargo AG wickelt die Gruppe Verkehre in Italien v.a. mit dem Schwesterunternehmen Captrain Italia (CTI) ab. BLSCI verfügt nach wie vor über eine EVU Lizenz. Die benötigen wir einerseits für unsere Einsätze der Lokführer von Domodossola nach Spiez, andererseits auch für operative Engpässe in Italien überbrücken zu können.

Das neue Business-Kompodium „railfreight.eu“ portraitiert 600 aktive Gütereisenbahnen im bekannten und standardisierten Layout des seit 2007 erscheinenden Nachschlagewerkes „Europäische Bahnen“. Zudem werden die Teilnehmer der Dienstleistungsbereiche Lok- und Waggonvermietung sowie Bahnspedition beschrieben und portraitiert. Eine unentbehrliche Hilfestellung für den täglichen Betrieb und die detaillierte Marktuntersuchung und -beobachtung.

Das enthaltene E-Book liefert Nutzern eines Endgeräts mit pdf-Reader (PC, Tablet, Smartphone) die Inhalte des Werks auch elektronisch und mit Suchfunktion.

Think.rail



SEITG

Salzburger EisenbahnTransportLogistik GmbH

Innsbrucker Bundesstraße 126a, 5020 Salzburg, Österreich

Tel.: +43 662 457 567-0

Fax: +43 662 457 567-19

office@setg.at

www.setg.at

ISBN 978-3-96245-215-5



9 783962 452155