



Das Business-Handbuch Güterbahnen

Herausgeber: Karl Arne Richter, Martin Henke



**MERR UNTER**  
**WWW.RAILRENT.COM**

ri works





Zusammenstellung: Dr. Martin Henke,  
Karl Arne Richter

# Impressum

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](http://www.dnb.de) abrufbar.

**Verlag:** PMC Media House GmbH

Werkstättenstraße 18

D-51379 Leverkusen

Telefon: +49 40 228679 500

E-Mail: [office@pmcmmedia.com](mailto:office@pmcmmedia.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](mailto:office@ri-works.info)

**Redaktionsteam:** Karl Arne Richter (verantwortlich)

Email: [ri@eu-bahnen.info](mailto: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](mailto: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.

# Stets aktuell: Onlineversion

## 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](http://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 Waggonfotten
- \* 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

**1** **Erweiterte Suche**  
Die Marktübersicht Europäische Bahnen liefert einen aktuellen Überblick über den Markt in Europa mit 1.250 Unternehmen (inkl. mehr als 3.000 Personen).

**FIRMENSUCHE:**  
Firmen - auswählen  
Geschäftsfeld - auswählen

**PERSONENSUCHE:**  
G.  
G.  
G.

**Finden**

**2** **Ergebnisse**  
DB Cargo (UK) Ltd.  
DB Cargo AG  
DB Cargo Bulgaria EOOD  
DB Cargo Deutschland AG  
DB Cargo Hungaria Kft.  
DB Cargo Italia S.r.l.  
DB Cargo Nederland N.V.  
DB Cargo Polska S.A.

**3** **Detail**  
**DB**  
DB Cargo AG  
Stammkapital: 51.130.000,00 EUR  
Standorte  
Unternehmenssitz  
Duisburger Straße 3  
DE - 45116 Münster  
Web: [www.dbcargo.com](http://www.dbcargo.com)  
E-Mail: [freight@deutschebahn.com](mailto:freight@deutschebahn.com)  
Tel: +49 6131 18-0540  
Fax: +49 6131 15-60209  
Management  
• Dr. Jürgen Wilder (Vorstandsvorsitzender, CEO)  
• Dr. Jürgen Wilder (Vorstandsvorsitzender, CEO)



### 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 wohlverstandenem Interesse, sondern hilft auch bei der Umsetzung des gesamtgesellschaftlichen Ziels, 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 Lundström, 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](mailto: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](http://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  $\alpha$  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



## Inhalt

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



**Wir sammeln,  
damit Sie wissen**

Zu unseren Schwerpunkten zählen Marktinformationen zu Unternehmen, Güterverkehren und Lokomotiven: [www.ri-works.info](http://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](http://www.europeanlocpool.com)



Leidenschaft für Zugkraft



Türkei . . . . .	692
Ungarn . . . . .	698

## Anhang

Firmenindex. . . . .	718
Personenindex . . . . .	726
Abkürzungen . . . . .	742

## Ausbildung mit Zugkraft

# **RAILCONZEPT** Die Lokfahrsschule

Neu: **E-Learning!**

[www.railconcept.de](http://www.railconcept.de)

Tel. 05031 9601713

Demnächst auch in **Bremen**.



## Hinweise

### 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
  - Lokvermietter
  - Waggonvermietter
  - 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](http://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

terverkehrslicenz, 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](mailto: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 Kontakt- daten, Gesellschafterverhältnisse und Leistungs- umfang. Sie finden die Übersicht auch im Internet unter: [www.railfreight.eu/bahnspedition](http://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 Traktions- und Spediteur ist trotzdem zu bemerken. So unterhalten die großen Güterbahnen oftmals eigene Abteilungen oder Tochterunternehmen: DB Cargo/ Schenker, Fret SNCF/Forwardis 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 Eisenbahnverkehrs- unternehmen (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 Beispiele. Jüngst hat der Fahrzeugvermieter und Logistiker Millet mit der Milet 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 Operatoren des Kombinierten Verkehrs (KV) finden Sie aktuell mit den angebotenen Relationen auf [www.containerzug.de](http://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](mailto:redaktion.railfreight@ri-works.de) entgegen.



Sind die Prozesse logistisch anspruchsvoll organisierte Bahnspeditionen als Mittler zwischen Endkunde und Traktions- Schienenverkehr. Im Bild eine Szene aus der Zuckerrübenkampagne 2019 in der Schweiz mit 43 Ladestellen.

Foto: Roland Körving

## Bahnspeditionen

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



## ALBRAIL

### 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 Bio. 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 Bauzugsgeschäft 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)

Lagjja Nr.3; Rruga „Egnatia“

AL-Durrës

Telefon: +355 52 222037

Telefax: +355 52 222037

info@hsh.com.al

www.hsh.com.al

#### Management

★ Ani Dymishi (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 Albaniens), ist die 1917 gegründete normalspurige Staatsbahn Albaniens; seit 2000 in Rechtsform einer Aktiengesellschaft. Sie hat seit 2013 die heutige Rechtsform einer staatlichen Aktiengesellschaft (Shoqerit 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 befuhren.

2012 wurde nach Erdrutschen 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 Abschnitts 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 Dieselkraftstoffes oder auch Streiks lag. Die bislang letzte Betriebeinstellung 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 warten es 999.

#### Fahrzeugflotte

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

# Italien



## 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 Waggon. 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 Lokotraktoren



bls cargo  
Die Alpinisten.

## 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. (BLS CI) wurde am 06.04.2006 als 100 %ige Tochtergesellschaft der BLS Cargo AG gegründet. Unternehmenszweck von BLS CI 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. BLS CI 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 AGwickelt die Gruppe Verkehre in Italien v.a. mit dem Schwesterunternehmen Captrain Italia (CTI) ab. BLS CI 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-Kompendium „railfreight.eu“ portraitiert 600 aktive Güter-eisenbahnen 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.**



**ISBN** 978-3-96245-215-5



9 783962 452155