20 Jahre privates EVU Lokomotion

Die Firma mit dem Zebra-Look

Eisenbahnfans kennen es wegen der markant gestalteten Lokomotiven. Seit zwei Jahrzehnten ist das Münchner Unternehmen Lokomotion aktiv und hat sich zu einem der großen Betreiber im alpenquerenden Güterverkehr gemausert. Für den Aufschwung gibt es mehrere Gründe

Am 19. Juli 2018 rollt ein „Zebra-Tandem“ mit DGS 44126 nach München Nord auf der Brennerstrecke bei St. Jodok talwärts. Die hintere Lok gehört zu Lokomotion, die vordere zum Partner RTC. Von unten kommt ein ÖBB-EC heran

Florian Martinoff

Im deutsch-österreichischen Verkehr sieht man auch 151er von Lokomotion. Im August 2016 hat 151 074 mit ihrem Zug Kiefersfelden passiert und strebt Kufstein zu, hier kurz vor der Grenze

Toni Burger

Es lohnt sich, immer mal wieder an der Münchner S-Bahn-Station Berg am Laim vorbeizuschauen. Der Blick vom Hochbahnsteig hinüber zu den Gleisen des Rangierbahnhofs München Ost bietet Sehenswertes. Eine Parade von Formsignalen, wie sie sonst in der bayerischen Landeshauptstadt ihresgleichen sucht, lebhaften Güterverkehr nahezu rund um die Uhr oder in Ruhephasen reihenweise abgestellte Lokomotiven. Unter den Maschinen, die mit lang gezogenen Wagenschlangen in den Bahnhof ein- und ausrollen oder aber auf Nebengleisen pausieren, finden sich regelmäßig solche mit einem auffälligen Zebra-Design. Kein Wunder: Der Besitzer dieser Lokomotiven, die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion, unterhält in München Ost eine Personalstelle. Einen wichtigen Zwischenstopp auf dem Weg nach Süden.

Den Güterverkehr im deutschen Schienennetz prägt inzwischen eine große Vielzahl an Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU). Auf den Stre-

cken Richtung Österreich weckt dabei kaum eines so viel Aufmerksamkeit wie Lokomotion. Das liegt nicht allein an den unverwechselbar gestalteten Lokomotiven. Die Beförderungsleistung im alpenquerenden Güterverkehr – etwa über den Brenner nach Italien oder über die Tauern Richtung Slowenien – weist auch ein beachtliches Volumen auf. Im Jahr 2020 fuhr Lokomotion über 11.000 Züge, kam auf 87.951 Zugkilometer die Woche und erwirtschaftete 83,8 Millionen Euro Umsatz.

Güter über die Alpen

In dem Bereich ist das Münchner Unternehmen seit zwei Jahrzehnten vertreten. Kurz nach der Liberalisierung des Güterverkehrs entstand es 1999 als Projektgesellschaft der Bayerischen Trailerzug GmbH und der Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Die Zulassung als EVU für den Güterverkehr folgte am 24. Mai 2000, die Genehmigung für den Bahnbetrieb im August 2001. Im September 2001 stand

Johnny Loschert

Ziemliche Flaute herrscht coronabedingt im Sommer 2020 im Rangierbahnhof München Ost. Eine 151, eine 139 und ein Vectron von Lokomotion warten auf neue Aufträge

Stefan Wittich

Unterhalb der Festung Kufstein, am südöstlichen Ende des Bahnhofs, unterhält das Unternehmen eine Lokwerkstatt. Sie verfügt über fünf Wartungsstände

Dank der Kooperation mit diversen Partnerunternehmen ist Lokomotion auf einem weiten internationalen Netz aktiv. Auch mit DB Cargo arbeitet man eng zusammen

Lokomotion/Bearbeitung: Anneli Nau

auch der Firmenname fest: Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH.

Von Anfang an ging es darum, Schienengütertransporte über die Alpen zu organisieren. Während die Projektgesellschaft noch Leistungen des Kombinierten Ladungsverkehrs über die Brennerstrecke plante, nahm das EVU die Transporte ab August 2001 selbst in die Hand. Von München aus fuhr Lokomotion Güterzüge über die Brennerachse nach Verona und war damit das erste private Unternehmen, das nach der Liberalisierung grenzüberschreitende Verkehrsleistungen umsetzte.

> **Heute fährt Lokomotion Güterzüge über mehrere Alpenstrecken und in internationalem Verbund**

In den 20 Betriebsjahren seither hat sich manches gewandelt. Die Lokomotion Deutschland mit Sitz in München gründete 2014 die Tochter Lokomotion Austria mit Standorten in Kufstein und Wien/Schwechat, welche die Muttergesellschaft bei den Transporten unterstützt (siehe Kasten S. 49). Das „Arbeitsgebiet" hatte das EVU zu der Zeit schon merklich erweitert. Von 2005 an rollten auch Lokomotion-Güterzüge über die sogenannte Tauernachse; der Laufweg führte zunächst von München über Salzburg – Villach bis Cervignano, ab 2007 weiter bis Ljubljana und seit 2009 erreichen die Züge den Hafen Triest. 2011 kam noch die sogenannte Donauachse (München – Salzburg – Wien) hinzu. Außer im Kombinierten Ladungsverkehr ist die Gesellschaft im Wagenladungsverkehr aktiv. Die markanten Lokomotiven des Münchner Unternehmens sieht man heute sogar weit nördlich der Isar; das Netz der Verkehrsrelationen erstreckt sich nach Deutschland hinein sowie – in Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen – weiter bis Belgien, Frankreich, Skandinavien. In der Vergangenheit stellte Lokomotion die Lokomotiven gelegentlich auch für Personenzugleistungen zur Verfügung (siehe Kasten Seite 50).

Kerngeschäft ist und bleibt jedoch der Gütertransport über die Alpen, bei dem das Unternehmen zu den wichtigsten Betreibern gehört. Das gilt vor allem für die Brennerstrecke. Bis zu 35 Rundläufe leistet Lokomotion aktuell auf dieser Verbindung. Das EVU sieht sich hierbei als Spezialist und stellt das auch werblich heraus. Motto: „Die Alpen stehen uns nicht im Weg – die Alpenüberquerung ist unsere besondere Stärke."

Die Spezialisierung basiert auf mehreren Faktoren. So erbringt Lokomotion die Verkehrsleistungen in enger Kooperation mit DB Cargo und der italienischen Rail Traction Company aus Bozen/Verona, die beide an dem Münchner Unternehmen beteiligt sind. Wie Betriebsleiter Christoph Hruschka erläutert, hat das EVU ausgeprägte Erfahrung mit Beeinträchtigungen im Alpentransit. Dadurch könne es schnell und flexibel auf Ausnahmesituationen wie Murenabgänge und Lawinen reagieren und die betrieblichen Abläufe anpassen. Die Lokführer von Lokomotion verfügen über umfangreiche Strecken-

kenntnisse im Alpenraum, sodass sie bei etwaigen Sperrungen die Züge über Ausweichstrecken fahren können.

Keine Loks wie diese

Der Triebfahrzeugpark von Lokomotion erlebte im Laufe der Jahre einige Änderungen. In den Anfangsjahren mietete das Unternehmen noch Elloks der Baureihe ES64U2 (bei den ÖBB „Taurus“) von Siemens-Dispolok. Später griff es auf Leasing-Fahrzeuge verschiedener Baureihen und verschiedener Eigentümer zurück; vertreten waren die Ellok-Baureihen 185 bis 187, 189, 192, 193 und 483. Zusätzlich bauten die Münchner einen eigenen Lokbestand auf und erwarben Elloks der Baureihen 139, 151, 185, 189, eine Diesellok der Baureihe 212 und eine Kleinlok der Baureihe 333.

Ob gemietet oder im Eigentum, ein Markenzeichen macht die Lokomotiven einzigartig: Sie erhalten bei Lokomotion den „Zebra-Look“. Es gibt ihn in verschiedenen Farben und eigentlich hat er gar nichts mit den gestreiften Pferden aus Afrikas Savanne zu tun. Die Streifen auf den Lokomotiven, erklärt Vertriebsleiterin Ruby van der Sluis, resultieren aus einer grafischen Weiterentwicklung des Gründungslogos, einer gebogenen Schiene, und sollen eine abstrakte, mit etwas Dynamik gepaarte Darstellung der Schiene wiedergeben. Die blauen Streifen, heute bei fast allen Loks zu finden, beziehen sich auf den Standort Bayern der Lokomotion GmbH. Die italienische Partnerfirma RTC wendet bei ihren Lokomotiven – die zum Teil gemeinsam mit den Triebfahrzeugen des Münchner Unternehmens zum Einsatz kommen – rote Streifen an, welche den Standort Südtirol repräsentieren.

Mit dem unverwechselbaren Design und der Fahrzeug-Vielfalt weckte Lokomotion von Beginn an das Interesse der Eisenbahnfreunde. Nicht nur, dass man die Lokomotiven in ungewöhnlicher Aufmachung erleben konnte – mit den regelmäßigen Einsätzen der Baureihen 139 und 151 waren auch Oldtimer unterwegs, die es sonst im Regelbetrieb nur noch selten oder gar nicht mehr zu sehen gab. Zu-

Stefan Wittich

Am 13. April 2014 wartet die Gleichstrom-Lok 483 005 von Rail Traction Company (RTC) zusammen mit einer weiteren 483 im Grenzbahnhof Brenner auf ihren nächsten Einsatz

Stefan Wittich

Die EU 43 003 des Lokomotion-Partners RTC passiert im Juli 2018 mit einem Güterzug den Bahnhof Bozen Richtung Süden. Die acht Zweisystem-Loks EU 43 fahren derzeit nur in Italien

Überblick – Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	
Gründung	1999
Betriebsbeginn	2001
Gesellschaften	Lokomotion Deutschland GmbH, Sitz: München (auch Hauptstandort von Lokomotion) Lokomotion Austria GmbH, 100-%-ige Tochter; Sitz: Kufstein; Geschäftsstelle in Wien-Schwechat
Beteiligungen an Lokomotion	DB Cargo AG 30 % Brenner Schienentransport AG 20 % Kombiverkehr GmbH & Co KG 20 % Rail Traction Company SpA 30 %
Mitarbeiter	234 (Stand 2020)
Triebfahrzeuge	ca. 60 (Stand 2020);
Ellok-Baureihen	139, 151, 185 (Einsatz in Deutschland und Österreich), 186, 189, 193 (Einsatz in Deutschland, Österreich, Italien)
Diesellok	212 249 „Clärchen“
Kleinlok	333 716 „Wera“
Einrichtungen	Lokwerkstatt in Kufstein, Ausbildungszentrum in München

Die Kleinlok 333 716 alias „Wera“ trägt ebenfalls das Markenzeichen der Bahngesellschaft, das Zebrastreifendesign. Die Lok wird in der Werkstatt Kufstein eingesetzt (25. Juli 2020)

Stefan Wittich

„Come on, do the Lokomotion“: Am 19. Juni 2019 ist der Rangierbahnhof München Ost in der Hand des EVU, und zwar mit einer 189 (r.), zwei 139ern (M.) und der 212 „Clärchen“ (l.)

Florian Dürr

sammen mit den grandiosen Bergpanoramen der Alpenstrecken lassen sich die Triebfahrzeuge eindrucksvoll in Szene setzen. Das gilt besonders für die interoperablen Mehrsystemlokomotiven der Baureihen 186, 189 und 193, die in der Regel zu den Zielen in Italien durchlaufen. Die anderen Loktypen werden zwar lediglich im deutsch-österreichischen Raum verwendet, sind aber auch hier auf eindrucksvollen Abschnitten unterwegs – man denke nur an die Steigungen und Bögen am Brenner.

Schwerpunkte München und Kufstein

Als Dreh- und Angelpunkt nutzt Lokomotion den Ort seines Firmenhauptsitzes – München. Von dort aus organisiert und plant das EVU die meisten Züge. Im Rangierbahnhof München Ost finden Personal- und Lokwechsel statt, außerdem die Übergaben an Partnerunternehmen. Auch deshalb sammeln sich vor den Formsignalparaden regelmäßig gleich mehrere Züge mit den Zebra-Loks an der Spitze. Nicht selten geben sie einen Überblick über die typische, vom EVU transportierte Fracht: im unbegleiteten kombinierten Ladungsverkehr Ganzzüge mit Containern, Wechselbrücken oder Sattelaufliegern.

Personenzugdienste

Abseits des Kerngeschäfts

Auch wenn der Güterverkehr klar im Vordergrund steht, beschränken sich die Triebfahrzeug-Einsätze nicht nur darauf. Regelmäßig stellte Lokomotion in den vergangenen Jahren auch Maschinen für Personenzugleistungen zur Verfügung. Diese brachten beispielsweise saisonale Wintersport-Züge nach Österreich; zeitweise wurden die Ersatz-Wagenzüge für den Meridian zwischen München und Kufstein ebenfalls von Loks des Münchner EVU gefahren.

Zu besonderen Personenverkehrsleistungen kam noch „Clärchen“, die Lokomotion-Diesellok 212 249. Die „Zebra-Diesellok“, die sonst fast ausschließlich Güterzüge fährt, wurde am 6. Januar 2018 bei einem Dampfsonderzug des Bayerischen Localbahn-Vereins zwischen Holzkirchen und Tegernsee verwendet. Sie unterstützte die 70 083 am Dreikönigstag bei der stattlichen Garnitur zwischen Holzkirchen und Tegernsee.

Stefan Wittich

Meist fährt „Clärchen“ Güterzüge. Am 6. Januar 2018 unterstützt sie aber die 70 083 des Bayerischen Localbahn-Vereins bei Sonderfahrten in Oberbayern. Auf dem Bild ist der Sonderzug bei Warngau unterwegs

gern, im Wagenladungsverkehr verschiedene Güter wie Stahl, Schrott oder neue Pkw. Die Transporte stammen teils aus dem kontinentalen Verkehr, teils aus dem maritimen Containerverkehr.

Die Aufgaben bewältigt Lokomotion mit einer, wie die Personalleiterin Barbara Hansen es nennt, „bunten Truppe“. Die 234 Mitarbeiter des EVU haben ganz verschiedene berufliche Wurzeln. Einige lernten den Eisenbahnerberuf von der Pike auf, manche noch bei Bundesbahn oder Reichsbahn. Andere kamen als Quereinsteiger zu der Firma. Auch bei den Tätigkeiten gibt es eine ziemliche Bandbreite. Ein Großteil der Belegschaft besteht aus Lokführern, für die Lokomotion in München sogar ein eigenes Ausbildungszentrum unterhält. Doch gibt es ebenso Disponenten, Wagenmeister

> Das Unternehmen zählt 234 Mitarbeiter, vom gelernten Eisenbahner bis zum Quereinsteiger

– etwa in München Ost –, einen Gefahrgutbeauftragten und nicht zuletzt bei der Tochtergesellschaft in Kufstein das Werkstattpersonal, das sich um die Instandhaltung der Zebra-Loks kümmert. Fünf Stände hat die Niederlassung auf der südöstlichen Seite des Bahnhofs für Wartungsarbeiten zu bieten.

Die aktuelle Lage

Wer freilich im vergangenen Jahr die S-Bahn-Station Berg am Laim aufsuchte, um von dort aus Güterzug-Atmosphäre zu schnuppern, der musste manchmal warten. Die Corona-Krise konfrontierte die Logistikbranche mit großen Herausforderungen, auch die Gesellschaft für Schienentraktion. Die Transporte über die Alpen hielt Lokomotion aufrecht, wenn auch zeitweise in geringerem Umfang – vorübergehend waren die älteren Lokomotiven der Baureihen 139 und 151 wegen des gesunkenen Bedarfs abgestellt. Zusätzlich brauchte es umfangreiche Vor- und Nachbereitungen: Intensive Reinigung in den Führerständen, in den Aufenthaltsräumen, in der Lokwerkstatt wurde unabdingbar. Spezialfirmen desinfizierten in kurzen Abständen die Lokomotiven und Lokführer wie Wagenmeister brauchten binnen kurzer Zeit Handschuhe sowie Desinfektionsmittel, um ihrer Arbeit ungefährdet nachgehen zu können.

Inzwischen hat sich die Lage beim Verkehrsaufkommen wieder gebessert. So blickt Lokomotion nach eigenen Angaben trotz der Anforderungen durch die Corona-Pandemie positiv in die Zukunft, nicht zuletzt aufgrund günstiger Entwicklungen. Zum Fahrplanwechsel 2020/21 hat das EVU ein größeres Verkehrspaket am Brenner übernommen. Auch wegen dieser neuen Leistungen rechnet Lokomotion mit einem Verkehrsplus gegenüber dem Vorjahr: Rund 15.000 Abfahrten werden für das Jahr 2021 einkalkuliert. Die Chancen, die Lokomotiven mit dem Zebra-Look auf der Strecke zu erleben, steigen also weiter.

Stefan Wittich/Martin Hinzmann

Karl Laumann

Zum Jubiläum „50 Jahre Kombiverkehr“ bekam 139 310 im Sommer 2019 ein Extradesign. Die große Loknummer auf der Front behielt sie aber (Foto in Aschaffenburg Hbf, Juni 2019)

Florian Dürr

„150 Jahre Brennerbahn“ feiert Lokomotion-Partner RTC seit 2017 mit dem Vectron 193 773. Die Lok trägt RTC-typisch rote Streifen (Strecke München – Rosenheim, 23. April 2020)

Johnny Loschert

Die Meridian-Ersatzzüge wurden zwischen Kufstein und München zeitweise mit Triebfahrzeugführern und Lokomotiven von Lokomotion gefahren (kurz vor München Hbf, 2018)