

„Sind nahezu ausverkauft“

Armin Riedl und Ruby van der Sluis von Lokomotion über den Alpen transit und die Lokführerausbildung



DAS UNTERNEHMEN

- Lokomotion ist ein Traktionär im alpenquerenden Schienenverkehr mit Schwerpunkt auf der Brenner- und Tauernachse
- Pro Jahr bewegt das Unternehmen mit Sitz in München rund 11.000 Züge im Kombinierten Verkehr und im Wagenladungsverkehr; zunehmend werden die Züge auf Kundenwunsch in Deutschland auch bis ans Ziel gefahren – diese Produkte gibt es etwa für Köln, Krefeld und Bremen
- Lokomotion hat rund 200 Mitarbeiter in Deutschland und Österreich, davon sind mehr als die Hälfte Lokführer und Wagenmeister

trans aktuell: Herr Riedl, 2017 bestimmte Rastatt den Schienenbereich. Welche Auswirkungen hatte das für Lokomotion?

Riedl: Natürlich haben wir danach auch Anfragen erhalten. Die DB Netz hatte über die Presse gemeldet, dass über den Brenner noch 20 Trassen frei wären. Aber weder praktisch noch technisch waren die nutzbar, weil zur selben Zeit die ungeplante Einführung von Grenzkontrollen die Durchführung von Sonderzügen nahezu unmöglich gemacht hat.

van der Sluis: Solche kurzfristige Kapazitätsausweitungen

Riedl: Tatsächlich war die Diskussion 2017 überlagert von Rastatt, dabei ging es uns nicht wesentlich besser: Seit Mitte 2017 haben wir massiv unter den Vollkontrollen gelitten. Anfangs wurde dazu in Raubling, einem der ersten Bahnhöfe auf der deutschen Seite, von 8 bis 18 Uhr der Bahnhof komplett gesperrt. Die Züge hatten teilweise eine Wartezeit von fünf bis sechs Stunden. Als Folge passte kein Umlauf mehr, der gesamte Verkehr brach zusammen. Das hat uns massiv Zeit und Geld gekostet. Jetzt haben wir zumindest ein Verfahren,

Bozen. Die Behörden versuchen zwar, sich abzustimmen, aber die Auswirkungen sind da.

van der Sluis: Und das, obwohl sich die Situation deutlich entspannt hat. Teilweise hatten die Grenzpolizisten hier unseren Bahnhof abgesperrt und sind mit Wärmebildkameras über das Gelände geflogen; Flüchtlinge sind über Gleise gelaufen, was unsere Lokführer schwer belastet hat. Dieses Jahr ist das zum Glück nicht mehr so.

Welche Auswirkungen auf den Alpen transit haben Baustellen?

Riedl: Das tut uns ebenfalls weh. Unser Eindruck ist, dass sich die Netzbetreiber im Gegensatz zu früheren Jahren nicht mehr so gut miteinander abstimmen. Wir haben etwa aktuell auf der Tauernverbindung nach Triest zwei bis drei aufeinanderfolgende Baustellen in verschiedenen Ländern.

van der Sluis: Von unseren italienischen Kollegen erfahren wir, dass es Probleme mit der Trassenverfügbarkeit auf der Strecke nach Triest durch den italienischen Netzbetreiber RFI gibt. Die Baustelle dort wurde vor zwei Jahren geplant und damals hatte man wohl noch andere Volumina – die reine Trassenverfügbarkeit ist daher heute nicht für alle Regelprodukte vorhanden. Dadurch haben wir bei einem Produkt temporär eine Einschränkung der Frequenz während der Baustellenphase. In Deutschland haben wir parallel dazu auch Baustellen, etwa auf dem Streckenabschnitt München-Salzburg. Wenn so etwas zusammentrifft, ist es schwierig, eine Lösung zu finden. Demnächst haben wir eine Umleitungsstrecke, auf der wir wiederum eine Umleitung fahren müssen, weil dort auch gebaut wird. Das ist ein tägliches Improvisieren.

Die Aufstockung der Haushaltsmittel wird noch mehr Baustellen nach sich ziehen.

Riedl: Im deutschen Netz wird jetzt schon intensiv gebaut und die DB Netz bemüht sich, die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Wir vermissen aber die internationale Koordinierung, was in der ganzen Diskussion um den Alpen transit aber nicht bedacht wird. Was sicher keiner weiß: Aktuell ist der Brenner mehrere Abende pro Woche zwischen 23 Uhr und 4 Uhr komplett zu. Das sind 20 Prozent unserer Tagesproduktionszeit!

van der Sluis: Zudem gibt es auf Basis der Kundenanforderungen im Intermodalgeschäft nur eine eingeschränkte Slotverfügbarkeit, etwa in Verona Quadrante Europa und in München-Riem. Auch bei der Zwischenabstellung mangelt es an verfügbaren Flächen.

Riedl: Es fehlen auch Zugbildungsgeleise, etwa im Raum München bis Würzburg. Aber es gibt auch gute Nachrichten, weil wir als Unternehmen stark nachgefragt und nahezu ausverkauft sind – die Kunden schätzen es, dass wir quasi alles für sie tun. Wir konzentrieren uns auf unsere Stärken: Zum einen die Mannschaft, inklusive Lokführer und Disposition, zum anderen die Fahrzeuge und der Service rundherum. 2017 haben wir acht hochmoderne Siemens Vectron-Loks in Betrieb genommen. Für den Kunden wollen wir die bestmögliche Traktion anbieten. Deshalb bilden wir auch aus und haben ein eigenes Schulungs- und Ausbildungszentrum gegründet.

Profitieren Sie von den Schwierigkeiten im Straßengüterverkehr – etwa auch vom Fahrer-mangel?

Riedl: Ja, die mangelnden Kapazitäten spüren wir. Ich habe etwas von 30.000 fehlenden Lkw-Fahrern gelesen. Aber wenn man davon ausgeht, dass ein Lokführer rund 30 Lkw zieht, stehen wir in etwa pari – denn dem Schienen-güterverkehr fehlen rund 1.400 Lokführer.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Jüngst, Lokomotion

FAST GLEICHSTAND: ES FEHLEN LKW-FAHRER UND LOKFÜHRER

scheitern mitunter nicht nur an den verfügbaren Slots und Trassen, sondern auch an der Möglichkeit für eine Zugaufstellung und der kurzfristigen Verfügbarkeit von Wagenmeister und Lokführern.

Die Politik war auf jeden Fall aufgeschreckt.

van der Sluis: Der politische Druck im Alpen transit steigt, vor allem in Bayern. Das sieht man an den Auswirkungen der Lkw-Blockabfertigung in Tirol. Daher wird auch die Wiedereinführung der Rollenden Landstraße von Regensburg nach Trento diskutiert; Auch wir von Lokomotion sind in den Arbeitskreisen vertreten. Aber man muss auch sehen, dass mit der Rola nur 21 bis 23 Lkw transportiert werden können. Wir würden uns gleichzeitig mehr Kapazitäten im unbegleiteten Kombinierten Verkehr wünschen.

Wie steht es mit den angesprochenen Grenzkontrollen auf der Schiene?

das immer noch aufwendig, aber im Betrieb zusammen mit den Grenzbehörden erträglich ist.

Wie sieht es heute aus?

Riedl: Seit Ende Oktober 2017 besteht in Rosenheim ein provisorisches Gelände, auf das stichprobenartig die Züge herausgewunken und kontrolliert werden. Eine gut funktionierende Kontrolle schafft in einer Stunde vielleicht zwei Züge, was ebenfalls Verspätungen bedeutet. In so einem Fall versucht man, auf der Gesamtstrecke zu heilen – das klappt aber nicht immer. Für uns bedeutet das erhebliche Aufwendungen: Wir warten in München auf Lokomotiven, die schon längst wieder in anderer Richtung unterwegs sein müssten, oder der Lokführer ist in seinem Schichtwechsel betroffen. Wir brauchen derzeit zwei Lokomotiven monatlich mehr, um das System am Laufen zu halten. Mit den Kosten werden wir allein gelassen. Parallel dazu kontrollieren die österreichischen Beamten in Steinach und die italienischen in

50.000
Euro

KOSTET IN ETWA DIE
AUSBILDUNG EINES
LOKFÜHRERS



Bauen auf ein gutes Team: Die Leiterin Vertrieb & Marketing Ruby van der Sluis und Geschäftsführer Armin Riedl von Lokomotion.

DIE PERSONEN

- Armin Riedl ist seit 2000 Geschäftsführer von Lokomotion in München und seit 1993 Geschäftsführer des KV-Operateurs Kombiverkehr in Frankfurt
- Ruby van der Sluis ist seit 2007 Leiterin Vertrieb & Marketing bei Lokomotion und war zuvor bei DB Cargo im Bereich des internationalen Wagenladungsverkehrs tätig.

NEUES SCHULUNGSZENTRUM

- Am Firmensitz in München betreibt Lokomotion seit wenigen Monaten ein eigenes Ausbildungs- und Schulungszentrum. Ausgebildet werden Eisenbahner im Betriebsdienst, Fachrichtung Lokführer und Transport, zudem gibt es eine einjährige Umschulung in Form einer Funktionsausbildung zum Triebfahrzeugführer. Derzeit durchlaufen sieben beziehungsweise neun Schüler das Lokomotion-Programm
- Um eine Lok zu fahren, muss man laut Christian Gebauer, Leiter Ausbildung bei Lokomotion, mindestens 20 Jahre alt sein. Allerdings gibt es auch die Möglichkeit, nach einer Prüfung eine Sondergenehmigung zu erhalten, um bereits mit 18 Jahren zu fahren.
- Wichtigste Voraussetzung für den Beruf ist laut Gebauer neben einem guten Hauptschulabschluss das technische Verständnis: „Betriebsregeln kann man auswendig lernen, die Technik aber muss man verstehen. Denn in unserem Fuhrpark sind Fahrzeuge von 1959 bis zum neuesten Jahrgang 2017.“



Christian Gebauer, Leiter Ausbildung, im Loksimulator.