

Warum sollte man Sechssachser bei Ihnen mieten, Herr Goosen?

Wo sie auftauchen, erregen sie Aufsehen, die bulligen Eurodual- und Euro9000-Zweikraftloks von Stadler. Vermietet werden die Sechssachser vom 2018 gegründeten, eng mit dem Hersteller verflochtenen Unternehmen European Loc Pool (ELP). Doch ganz billig sind die Hybridloks nicht. ELP-CEO Willem Goosen erklärt, warum sich die Maschinen für viele Zwecke trotzdem lohnen

LOK Magazin: *Noch bis vor Kurzem galt die Regel, dass eine vierachsige Drehstromlok der Baureihe 120 alle Sechssachser wie die damaligen 150, 151 oder die 103 ersetzen kann. Sechssachsige Loks sind heute in gewisser Weise eine Rarität. Wieso bietet ELP den Kunden heute mehrheitlich Sechssachser an?*

Willem Goosen: Die alten Sechssachser waren „Schienenfresser“. Bei modernen Sechssachsern wirken aber erheblich weniger Schienenverschleiß verursachende Querkräfte als bei Vierachsern. Sie sind sogar signifikant geringer. Bei einer Eurodual liegen sie unter 52 Kilonewton. Im Vergleich wirken beim Vectron von Siemens 63 Kilonewton und bei der TRAXX von Bombardier/Alstom 70 Kilonewton. Das ist auch wirtschaftlich relevant: In der Schweiz werden Trassengebühren auf Verschleiß basierend

■ Zwar ist eine Euro9000-Lok teurer als ein Vectron – aber günstiger als deren zwei

verrechnet. In anderen Ländern wird dies auch kommen. So sind moderne Sechssachser bei den Infrastrukturkosten sehr preiswerte Lokomotiven. Und zukünftig können sie bis zu 750 Meter lange Züge mit 2.200 Tonnen Gewicht bespannen. Anstelle von zwei Lokomotiven mit jeweils vier Achsen ist ein Sechssachser dieser Aufgabe gewachsen. Zwar ist eine Euro9000 Lokomotive teurer als zum Beispiel ein Vectron, aber günstiger als deren zwei. Zudem sind bei einer Euro9000 die Installation und der Unterhalt des Zugsicherungssystem ECTS nur für eine statt zwei Lokomotiven durchzuführen.

LOK Magazin: *Können Sie dafür Beispiele nennen?*

Willem Goosen: Bei den Beschaffungskosten sind sechssachsige Loks um 25 bis 30 Prozent teurer als konventionelle Lösungen. Bei den laufenden Betriebskosten lassen sich allerdings

bis zu 50 Prozent der Kosten einsparen. Aus Sicht ELP ist preiswert kaufen daher nicht mehr lohnend. Viele Kunden denken aber noch zu altmodisch. Die Einkaufsabteilung will günstig kaufen, die Betriebsabteilung will einen preiswerten Betrieb. Das ist ein gordischer Knoten – und wir versuchen, diesen durch gute Beratung zu lösen. Die niedrigeren Kosten, die über die Nutzungsdauer entstehen, sind von Anfang an schon in der Full-Service Rate enthalten, der Kunde profitiert also voll von den Vorteilen der Sechssachser.

LOK Magazin: *Auf Steigungsstrecken werden die Grenzlasten der vierachsigen Elektrolokomotiven immer weiter erhöht. Was denken Sie, wenn Sie hören, dass eine vierachsige Drehstromlokomotive mit schwerer Last liegengeblieben ist und eine Hilfslokomotive benötigt?*

Willem Goosen: Eine Eurodual bewährt sich gerade auf Steigungsstrecken hervorragend. Diese Loks stehen kurz vor der Zulassung in Österreich. Bei Messfahrten am Brenner zog eine Eurodual einen 1.600 Tonnen schweren Zug in Einfachtraktion. Im aktuellen Betrieb wird ein solch schwerer Zug mit zwei Vectron bespannt.

LOK Magazin: *Hand aufs Herz - In der Vergangenheit „starben“ doch etliche Lokomotiven nach leistungsintensiver Rampenfahrt am Bahnhof Brenner durch Mangel an Kühlung den „Hitzetod“. Stand die Feuerwehr am Bahnhof Brenner schon parat?*

Willem Goosen: Im Gegenteil – wir haben diese herausfordernde Tour mit derselben Maschine insgesamt viermal störungsfrei gefahren.

LOK Magazin: *Bislang haben Sie Lokomotiven mehrheitlich an kleine und mittlere Bahngesellschaften vermietet. Mit Green Cargo sind Sie bei einer großen skandinavischen Bahn jetzt erfolgversprechend positioniert. Wie überzeugen Sie DB, ÖBB und SBB von Ihren Dienstleistungen?*

Willem Goosen: Wir haben schon überzeugt. Bei der DB Cargo-Tochtergesellschaft MEG sind drei

European Loc Pool (ELP) vermietet sechsachsige Eurodual-Loks an verschiedene Bahnunternehmen in Europa. Die kräftigen Loks verfügen über einen Elektroantrieb und einen Dieselmotor

ELP



Loks unter Vertrag – zwar nach harten Bedingungen der DB – aber zumindest haben wir einen Fuß in der Tür. Die erste Lok ist nun seit Mitte April bei der MEG. Die nächsten zwei folgen im Mai und Juni 2021. Auch mit Retrack/VTG Logistics haben wir einen Full-Service-Leasingvertrag für mehrere Eurodual-Loks unterzeichnen können. Mit der Euro9000 sind wir mit allen großen Staatsbahnen im DACH-Bereich im Gespräch zusätzlich auch mit Unternehmen in Italien und Benelux für den Einsatz auf den europäischen Korridoren. Zwar hat DB Cargo 100 Vectron Dual Mode bestellt, doch darin ist vergleichsweise wenig Innovation verpackt, denn die Loks haben anstelle von ECTS nur PZB.

LOK Magazin: Sehen Sie für Ihre Loks auch einen Markt im Personenverkehr?

Willem Goosen: Bezüglich der Zulassung der Eurodual für 160 km/h sind wir mit DB Regio und DB Netze im Gespräch. Problematisch sind kostspielige Brückentests. Mit DB Regio ist deshalb vereinbart, nur bestimmte Stecken wie den „Mühldorfer Stern“ zu evaluieren.

ZUR PERSON

Willem Goosen, ist seit 40 Jahren im Logistikbereich tätig. Davon verbrachte der Niederländer 23 Jahre mit Rollmaterialleasing. Weil technische Innovationen im Bereich Güterverkehr rar sind, beschloss Goosen zusammen mit Stadler-Präsident Peter Spuhler die Gründung von European Loc Pool, um dies zu ändern. Das Unternehmen bietet moderne Zweikraftloks im Full-Service-Leasing an. Es strebt zudem eine Expansion in weitere Bereiche des Schienenverkehrsmarktes an.



LOK Magazin: Oft wird behauptet, Hybridlokomotiven bedienen einen Nischenmarkt. Wie sehen sie das?

Willem Goosen: Hybridlokomotiven zielen in den meisten Märkten, mit Ausnahmen wie Frankreich, auf die Nische. Allerdings ist die neue Euro9000 als Multisystemlokomotive für die wichtigen europäischen Güterverkehrskorridore in einem wachsenden Markt breit positioniert.

LOK Magazin: Hybridlokomotiven versprechen einen vorteilhaften ökologischen Fußabdruck. Spürt auch der Markt den Einfluss der „Klimajugend“?

Willem Goosen: Da greift das Beispiel „Mühldorfer Stern“: Die Berufsverkehrszüge Mühldorf – München bestehen aus bis zu zehn Doppelstockwagen und zwei Loks der Baureihe 218. Da wundern sich die Fahrgäste schon, wenn die DB mit zwei alten Diesellokomotiven angequälmt kommt, während der Diesel-Pkw in der Garage bleiben soll. Bei der Eurodual ist bei der Einfahrt in den Münchner Hauptbahnhof der Dieselmotor schon längst ausgeschaltet und der Stromabnehmer für den Elektromodus angehoben, begleitet vom dezenten Surren der Stromrichter. Zudem entsprechen die Dieselmotoren der Eurodual Loks der Euro 3B-Abgasnorm. Und der Dieselverbrauch ist geringer als bei alten Diesellokomotiven.

LOK Magazin: Wo sehen Sie den ELP in zehn Jahren?

Willem Goosen: ELP ist mit einem großen Marktanteil etabliert. Die Angebotspalette ist mit innovativen Güterwagen und Triebwagen für den Personenverkehr deutlich erweitert. Neue Technologien wie Dreipunkt-Stromrichter und verbesserte Effizienz und Produktivität erzielen weitere Vorteile in der Lokomotivflotte für innovativ denkende Kunden von ELP.

Das Gespräch führte Joachim Bertsch