



Bis zum Einsatz emissionsarmer Güterzug-Diesel- respektive Zweistrom-Lokomotiven benötigt der skandinavische Markt Überbrückungslösungen um die vielen 60-jährigen NOHAB-Lokomotiven zu ersetzen. Mit den von Nordic Re-Finance beschafften, ehemals DSB ME-Lokomotiven bietet das Unternehmen eine wirtschaftliche Alternative zu Neubeschaffungen und ermöglicht einen ersten Schritt zu CO₂-Reduktionen.

Leasing

Nordic Re-Finance spürt starke Nachfrage

Die nordischen Güterbahnen kämpfen seit Jahren mit finanziellen Problemen und einer überaltertem Lokomotiven-Flotte. Sie sind somit kaum in der Lage, neues Rollmaterial zu beschaffen. Die größte, lokale Lokomotiven-Leasinggesellschaft Nordic Re-Finance AB (NRFAB, Schweden) nutzt das Zeichen der Zeit und baut ihr Angebot stark aus.

Im schwedischen und norwegischen Bahnmarkt werden heute noch hunderte, aus den sechziger und siebziger Jahren stammende Diesel- und Elektromotiven eingesetzt. Diese weiterhin in Betrieb zu halten bedeuten hohe Wartungskosten und Verfügbarkeitsprobleme. Die notwendige Ausrüstung auf ETCS sowie Anpassungen an die kommenden Emissions-Vorschriften machen deren Betrieb kaum mehr vertretbar. Die schlechte Umweltbilanz der robusten NOHAB M-Dieselbaureihen sind für die CO₂-bewusste Kundschaft nicht mehr zeitgemäß.

Auf diesen Ersatzmarkt hat sich das schwedische Finanzunternehmen Nordic Re-Finance AB fokussiert, das sich seit seiner Gründung im Jahr 2006 auf die Vermietung von schienengebundenen Fahrzeugen wie Lokomotiven und Waggons spezialisiert hat. Für die

gängigsten Lokomotivtypen verfügt das Unternehmen über ein eigenes Ersatzteillager und ist für ECM 1, 2 und 3 zertifiziert.

Ausbau des Elektromotiven-Angebots

NRFAB ist im Besitz von einer Rc2- und neun Rc4-Lokomotiven. Diese sind unter anderem an CFL Sweden und OnRail Norway vermietet. Anfangs 2021 übernahm NRFAB sechs Re 482.2 (BR 185) von den Schweizerischen SBB Cargo, die bisher vor allem bei deutschen EVU im Mieteinsatz standen. Diese Lokomotiven konnten an Railcare T/Schweden für deren Eisenerztransporte im Auftrag von Kauris Iron vermietet werden. Hierzu wurde das ETCS L2 Baseline 3.6 eingebaut um auf der Strecke von Pitkäljärvi nach Narvik eingesetzt werden können.

Durch weitere Zukäufe und Partnerschaften soll die 482/185-Flotte auf 22 Einheiten erweitert werden (siehe nachstehendes Interview).

Übernahme der DSB-Dieselflotte

NRFAB nutze die Außerdienststellung der ME-Diesellokomotiven bei den Dänischen Staatsbahnen DSB zum Kauf der ganzen Flotte von noch 32 Lokomotiven. Davon sollen 25 aufgearbeitet, sechs in Polen eingesetzt und eine als Ersatzteil-Spender verwendet werden. Mit den vierzigjährigen ME-Lokomotiven sollen in Skandinavien die aus den 60er- und 70er-Jahren stammenden Diesel-Streckenlokomotiven ersetzt werden.

Die ersten sechs modifizierten ME-Einheiten wurden durch Railcare/Schweden Anfangs 2022 an Nordic Re-Finance ausgeliefert: Die Lokomotiven wurden überholt, in den NF-Farben umlackiert sowie mit ATC, GPS, ETCS-Vorbereitungen und einem Flotten-Monitoring-System ausgerüstet. Die weiteren ME-Lokomotiven sind

FOTOS: P. TRIPPI-SERVICES, TABELLE: PTS



Die von Nordic Re-Finance vermieteten Re 482 werden von Railcare für Kaunis Iron vor 3000 Tonnen schweren Eisenerz-Güterzügen eingesetzt.

ebenfalls für diesen Upgrade vorgesehen. Die ETCS-Einrichtungen werden von Hitachi geliefert und ab Januar 2023 werden deren Zulassungen erwartet.

Somit wird NRFAB einen wichtigen Beitrag leisten um eine umweltfreundlichere und wettbewerbsfähige Zeitbrücke zu emissionsfreien Lokomotiven zu schaffen.

Hohe Nachfrage

In kurzer Zeit konnte NRFAB längerfristige ME-Leasingverträge mit verschiedenen EVU abschließen unter anderem für drei Einheiten an DB Cargo Scandinavia, je zwei an On Rail Norway (ein neues EVU für den Güterverkehr Oslo-Åndalsnes), Contact Rail DK und Infranord Sweden, drei an CargoNet Norway sowie sechs an SKPL Cargo Sp. in Polen. Mit verschiedenen dänischen EVU laufen Mietgespräche.

Einsatz mittelschwere Diesellokomotiven

Neben den schweren Güterzug-Leistungen, die mit den ME-Lokomotiven abgedeckt werden, plant NRFAB auch den Kauf von Diesellokomotiven für den Rangierdienst und für den mittelschweren Güterverkehr. Viele der ehe-


ANZEIGE

GMT
Gummi · Metall · Technik

Zertifiziert nach
DIN ISO 9001
und IRIS ISO/TS

Schwingungstechnik – Eine gute Verbindung

Primär- & Sekundärfedersysteme und Gummi-Metall-Elemente zur Schwingungs- und Schallreduzierung

 Flotte				
Einheiten	Typ	Leistung kW	ATC Land	ETCS
22	TRAXX F140 AC2	5600	S/N	ab 1.2023
9	Rc4	3600	S/N	ab 2022
1	Rc2	3600	S/N	nein
32	TMe	2427	S/N/DK	ab 1.2023
7	TMz	2868	S/N	ab 10.2023
3	T44	1235	S	nein
6	T43	1065	S	nein
1	LC800	700	S	geplant
42	Diverse Rangierlokomotiven		nein	nein
123				

Was 2006 mit einer T43-Diesellokomotive begann hat sich auf heute über Hundert-zwanzig Mietlokomotiven erweitert.

mals 170 gebauten T43/T44-Diesellokomotiven stehen heute noch in ganz Skandinavien im Einsatz, auch NRFAB betreibt noch deren neun Einheiten. In

Diskussion steht der Kauf von SBB Am 843 (Vossloh G1700), die entsprechend aufgearbeitet in den nächsten Jahren den Emissionsanforderungen EU-V noch entsprechen.

Ersatzbedarf für leichte Dieselloks

NRFAB hat rund 40 leichte Rangierlokomotiven, die in den 1960er- und 1970er-Jahren gebaut wurden. Diese gilt es zu ersetzen. Zusammen mit dem italienischen Rollmaterial- und Gerätehersteller für den Infrastruktureinsatz SVL S.p.A entwickelte NRFAB das neue dreiachsige Rangierlok-Konzept LC 800. Die Lokomotive mit 67,5 Tonnen Eigengewicht erreicht eine Anfahrtsleistung von 200 kN. Eine erste LC 800 steht zur Erprobung bei einem Kunden im Güterbahnhof Malmö im Einsatz.

Peider Trippi

Mikael Zagerholm, CTO Nordic Re-Finance, im Interview

Ungebrochenes Potenzial

Privatbahn Magazin: NRFAB investiert stark in ihre Flotte durch den Zukauf von ME-Dieselloks und TRAXX Elektro-Loks. Welches Potenzial sehen Sie im skandinavischen Markt für das Leasing von Lokomotiven? Im Jahr 2020 betrug der Umsatz 60,8 Millionen Kronen. Was erwarten Sie für 2025?

Mikael Zagerholm: Infolge der überdurchschnittlichen Lokomotiven-Überalterung sehen wir ein ungebrochenes Potenzial. Entsprechend erwarten wir für dieses Jahr einen Umsatz von 145 Millionen Kronen und werden 2025 die 200 Millionen-Marke (19,5 Millionen Euro) durchbrechen.

Die von DSB beschafften ME sind nach EU-III zertifiziert. Plant NRFAB den Einsatz von neuen, EU-V zugelassenen Dieselmotoren? Zurzeit ist keine Umrüstung geplant, bei entsprechender Markt-Nachfrage können wir uns dies ab 2030 vorstellen.

Die Flotte von TRAXX-Lokomotiven wird auf Ihrer Homepage mit 20 Einheiten angegeben. Ist dies der zukünftige Sollbestand oder wurden diese schon beschafft?

Heute können wir bereits über zwölf eigene Re 482 disponieren, die letzten vier Einheiten hierzu treffen im Dezember 2022 ein. Zusätzlich sind wir tätig als nordischer Vertriebsagent für zehn BR 185 / 119 der Alpha Trains.

Für den Ersatz der T43/T44 in Skandinavien benötigt es mittelschwere Diesellokomotiven. Ab wann werden Sie diese verfügbar haben?

Wir stehen zurzeit in Marktabklärungen und prüfen verschiedene Optionen.

Herr Zagerholm, danke für das Interview.

Die Fragen stellte Peider Trippi.



FOTO: NRFAB

Mikael Zagerholm

Chief Technical Officer, Nordic Re-Finance AB. Bekleidete verschiedene Managementfunktion in mehreren Unternehmen Abschluss in IT an der Universität Skövde