



Als erstes privates Unternehmen operiert seit 2016 Fenniarail als Wettbewerber der staatlichen VR Group auf dem gesamten finnischen Schienennetz.

Finnland

Fenniarail: erstes privates Güter-EVU

Wie in anderen Ländern Europas hatte das finnische Pionierunternehmen – ursprünglich Proxion Train Oy – einen langwierigen Betriebsanfang. Inzwischen in Fenniarail umbenannt, operiert das EVU mit fünf sechsachsigen CZ LOKO 774.7 erfolgreich im freien Wettbewerb.

Seit der Liberalisierung des Bahnfrachtsektors in Finnland im Jahr 2007 hat sich wenig bis nichts getan. Die staatliche Gesellschaft VR (Valtion Rautatiet) beherrschte den gesamten Güterverkehr ohne Wettbewerbsinflüsse. Mit privaten Investitionen wurde 2009 die Proxion Train Oy gegründet. Doch die bekannte Huhn-Ei-Frage – ohne Lokomotiven kein Kunde respektive ohne Kunde keine Investition in Rollmaterial – ließ das Unternehmen auf dem Papier bleiben. Dennoch, das Sicherheitszertifikat wurde im Mai 2011 ausgestellt.

Die Beschaffung gebrauchter VR-Lokomotiven scheiterte jedoch. Die fünfjährigen Bemühungen brauchten das Kapital nahezu auf, Private-Equity-Unternehmen sahen keine Erfolgchancen.

Neue Investoren – Lok-Kauf

Unter Einsatz von frischem Kapital durch neue Investoren wurde im Jahr 2014 entschieden, sich auf den Bahngüterverkehr zu fokussieren: Das Unternehmen bestellte als neu firmierte Gesellschaft Fenniarail drei CZ LOKO 774.7 – Sechssachsen-Dieselloko-

motiven. Heute ist das Unternehmen im Besitz von 38 Firmen- und Privataktionären, unter anderem RP-Group Ltd Oy. Die Betriebslizenz wurde 2015 erteilt, und 2016 konnte mit Lappi Timber in Kemijärvi ein erster Kunde gewonnen werden. Im Juli wurden die ersten Export-Transporte von bearbeitetem Holz aus Lappland an den Seehafen Hamina östlich von Helsinki ausgeführt.

Mit der Bahn-Deregulierung des russisch-finnischen Grenzverkehrs eröffnete sich im September 2016 ein neues Betätigungsfeld für Fenniarail. Der Grenzverkehr mit Russland betrifft rund ein Drittel des finnischen Bahngüterverkehrs, der sich auf insgesamt 450 Millionen Euro im Jahr beläuft. Das erste Betriebsjahr endete für Fen-

niarail mit einem Umsatz von 400.000 Euro und einem Betriebsverlust.

Neue Loks – neuer Kunde

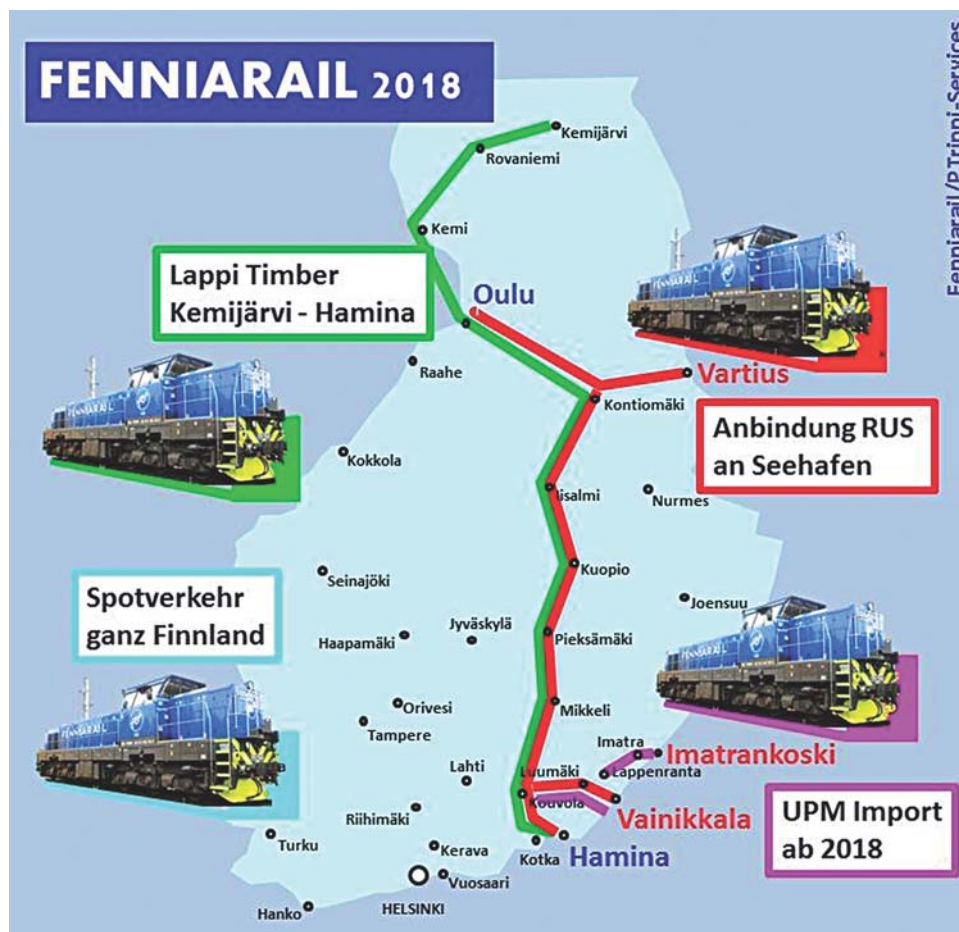
Ende September 2017 trafen zwei weitere Dieselloks der Baureihe 774.7 über den Grenzbahnhof Vainikkala im Fenniarail-Depot in Kotka ein. Damit verfügt das Unternehmen über fünf Einheiten der 380 Kilowatt starken Loks, die in Finnland unter der Typenreihe Dr18 registriert sind. Die Dr18 befördern bis zu 1600 Tonnen schwere Züge.

Die Ausschreibung von UPM, einem der größten finnischen Unternehmen, für den Import von russischen Holzstämmen an die Sägewerke in der Nähe von Lappeenranta und Kouvola konnte Fenniarail 2017 für sich entscheiden. Ab Januar 2018 werden diese Verkehre aufgenommen.

Damit und mit den bestehenden Kundenaufträgen werden drei der fünf Loks ab 2018 voll ausgelastet sein, eine Einheit dient zur Abwicklung von Spotverkehren und als Reserve. Für die fünfte Einheit laufen zurzeit Kundengespräche, die ab dem ersten Quartal 2018 weiteres Verkehrsaufkommen generieren sollen. Mit diesen Perspektiven wird für 2018 erstmals ein positives Betriebsergebnis erwartet.

E-Loks ab 2020/22?

Die Hauptstrecken in Finnland sind elektrifiziert und die Distanzen betragen oft weit über 1000 Kilometer. Für den Langstreckenverkehr ist Fenniarail in ersten Abklärungen mit den bekannten Herstellern der vier- respektive sechssachsigen Lokomotiven, jeweils mit Dieselaggregaten für den Hafen- und Anschlussgleise-Verkehr.



Fenniarail betreibt als erstes privates Güter-EVU ab 2018 vier Geschäftsfelder: Inland-Holztransporte, Transport russischer Güter an finnische Seehäfen, UPM-Anlieferung mit russischem Holz und finnlandweiter Spotverkehr.

Von großem Interesse ist insbesondere der geplante Einsatz der 500 Kilowatt starken sechssachsigen EURO-DUAL bei der HVLE.

Wettbewerb

Auch der Wettbewerb regt sich im 35-Millionen-Tonnen-Markt. Der Hauptanteil sind die Holzverkehre mit 65 Prozent, gefolgt vom Eisen- und Chemikalien-Verkehr mit je

knapp 20 Prozent Anteil. Der Markteintritt eines weiteren Open-Access-Operators wird erwartet: Um von der Bahnliberalisierung zu profitieren, hat Nurminen Logistics mit der russischen Rustranscom (Eigentümer von über 40.000 Bahnwagen) das EVU-Joint-Venture NR Rail (Nurminen Rustranscom Rail) gegründet. Ab 2018 soll mit modernen Loks der Betrieb aufgenommen werden. *pt*

ANZEIGE

12. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland

Zugang zum Transportaufkommen der Zukunft

Entwicklungen und Praxisbeispiele

15. März 2018
in Riesa

Anmeldung und Information
www.schiene-verkehr.de

BSL Ralf Jentges
we can rail Rechtsanwalt und Unternehmensberater

Lindenring 16

06618 Naumburg

Tel: 03445 6596587

Ralf.Jentges@schienen-verkehr.de