232 173 auf der Anschlussbahn bei Straßgräbchen-Bernsdorf. Der erste Einsatz nach erfolgter Hauptuntersuchung führte die Lok am 27. Juni 2019 in die Lausitz. Von Wustermark aus ging es zur Lausitzer Grauwacke GmbH nach Lieske/Oßling. Dort wurde der Zug mit Schotter beladen.

Einst begleitete die Triangula Logistik GmbH andere Firmen beim Einstieg in das Eisenbahngeschäft. Mittlerweile betätigt sich das Unternehmen aus dem Erzgebirge mit stetig wachsendem Erfolg selbst als EVU.

Eisenbahn-Macher

Martin Weidlich erwartet mich am Tor des Sächsischen Eisenbahnmuseums (SEM) in Chemnitz-Hilbersdorf. „Wir führen hier gerade einige Arbeiten an unseren Lokomotiven durch", erklärt er, während wir auf dem Weg zu unserem Gesprächsort über frisch geschotterte Gleise steigen. Weidlich ist seit 1. Januar 2020 Geschäftsführer der Triangula Logistik GmbH aus Gelenau im Erzgebirge. „Wir haben im SEM einige Gleise gemietet, um unsere Lokomotiven abzustellen", erzählt er und öffnet die Tür zu einem dunkelgrünen Rekowagen: „Das ist unser mobiles Büro. Den Wagen konnten wir von der WFL übernehmen, dort war er vorher als Begleiterwagen der 50 3610 im Einsatz."

Gute Kontakte zu den Kollegen gehören zum Geschäftsmodell der Triangula. Das Unternehmen wurde 2004 ins Leben gerufen. Zunächst spezialisierte man sich auf Firmenberatung im Bereich Logistik und Transportplanung. Zahlreiche Kunden von Triangula, darunter auch die Starkenberger Baustoffwerke (SBW), entdeckten damals die Vorzüge des Schienenverkehrs; viele wollten selbst im Eisenbahngeschäft tätig werden. Triangula kümmerte sich um

„Wir haben viele Firmen zur Eisenbahn gemacht"

die nötige Expertise. Auf die Zulassung als EVU folgten weitere Lizenzen und Zertifikate – auch für den Personenverkehr. Rasch verfügte das Unternehmen über das nötige Know-how, um seine Kunden auf dem gesamten Weg zur EVU-Zulassung zu begleiten. „Wir hatten uns darauf spezialisiert, andere Unternehmen, die noch keine Eisenbahn sind, zur Eisenbahn zu machen," fasst Martin Weidlich das ursprüngliche Geschäftsmodell zusammen. Auch er selbst kam über einen solchen Auftrag zur Triangula Logistik GmbH. Der heutige Firmenchef war ab 2013 als Anschlussbahnleiter für die SBW tätig, 2015 wechselte er zu Triangula. Kurz darauf gab das Unternehmen seine Beratungsdienste auf. Die gewonnene Erfahrung nutzte man stattdessen, um sich als Personaldienstleister sowie als EVU im Güterverkehr zu etablieren. „Das Transportgeschäft lief so gut an, dass wir schnell den Entschluss gefasst haben, weitere Fahrzeuge anzuschaffen," freut sich Weidlich rückblickend.

Zu den ersten Leistungen des noch jungen EVU zählten Getreidetransporte in Zusammenarbeit mit der Nossen-Riesaer-Eisenbahn-Compagnie (NRE). Der Gütertransport entwickelte sich bald zum Hauptgeschäft des Unternehmens. Aus den anfangs noch sporadischen Getreidezügen für die NRE wurden bis 2019 mehrere wöchentliche Umläufe.

Am 15. April 2019 überquert die von Triangula angemietete 143 963 mit einem Leerzug aus dem Ölwerk „Riesa Cargill Deutschland" den alten WSSB-Bahnübergang bei Zeithain. Ziel des Zuges war Bad Schandau, dort wurden die Kesselwagen an die ČD Cargo übergeben.

Martin Weidlich begann seine Eisenbahnerlaufbahn mit einer Lokführerausbildung bei der DB AG. Nach einem Studium wechselte er zu den Starkenberger Baustoffwerken. 2015 kam er als Prokurist zu Triangula Logistik, seit 1. Januar 2020 ist er dort Geschäftsführer und stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter.

Firmen der Agrar- und Düngemittelindustrie dominieren auch heute den Kundenstamm des Unternehmens. Denn gerade im Punkt-zu-Punkt-Verkehr zu den großen wie kleinen Getreide- und Düngemittellagern könne die Triangula, so Weidlich, ihre Stärken ausspielen. „Unser Vorteil ist, dass wir uns auch bei kleinen und schwierigen Infrastrukturen auskennen. Wenn die Großen kein Interesse haben, weil ihnen der Einarbeitungsbedarf für die Lokführer zu groß ist, dann kommen wir auf den Plan." Weidlich ist davon überzeugt, dass die so gewonnene Erfahrung sich auf lange Sicht bezahlt mache: „Unsere Stammkunden kommen jedes Jahr wieder." Während der Kundenstamm weiter wächst, wird auch die Lokflotte des Unternehmens sukzessive vergrößert. 2018 übernahm man mit 232 173 die erste eigene Lokomotive. Zuvor bestand die Flotte ausschließlich aus Mietloks. Zusätzlich kann das Unternehmen bei Bedarf auch auf 232 426 der NRE zurückgreifen. Auch Maik Ampfts 155 183 ist seit Jahresbeginn für Triangula unterwegs. Für Rangier- und Leerfahrten steht zudem 202 264 zur Verfügung. Die Maschine wurde langfristig von WFL angemietet.

Mit großen Loks vor schweren Zügen

Der Einsatzbestand soll auch künftig vorrangig aus Lokomotiven der Baureihen 155 und 232 bestehen. Weidlich begründet diese Entscheidung: „Im Spotverkehr wissen wir nie, wie schwer die kommenden Züge werden. Da ist das schon angenehm, mit den großen Loks zu arbeiten." Auch die Kunden verlangen wegen des steigenden Kostendrucks nach längeren und damit schwereren Zügen. Die 2019 bei DB Regio gemietete 143 963 habe man nicht zuletzt deshalb wieder abgegeben: „Aus dem Elbtal raus ist mit so einer Lok bei 1600 Tonnen Schluss, auch wenn sie auf der Ebene wesentlich mehr schafft."

Für das laufende Jahr ist die Anschaffung einer weiteren Großdiesellok geplant. „Das wird auf jeden Fall eine 232 oder 233 – also etwas großes Sowjetisches", erklärt Weidlich schmunzelnd. „Mit der Mitteldeutschen Instandhaltungsgesellschaft haben wir einen Partner, der sich super um solche Fahrzeuge kümmern kann," freut sich der Triangula-Chef. Ersatzteile für die V 300-Familie seien noch immer fabrikneu erhältlich. „Wenn mal ein Teil nicht da ist,

FOTOS (3): STEVEN METZLER

Die Triangula-eigene 232 173 bespannte am Morgen des 30. März 2020 gemeinsam mit Maik Ampfts 155 183 den Düngemittelzug DGS 44384 von Bad Schandau nach Drebkau. Wenige Kilometer vor dem Zielbahnhof legten sich die Loks vor einem Gutshof bei Bahnsdorf in die Kurve.

FOTO: MARTIN WEIDLICH

Als Hector Rail im Frühjahr 2018 umfangreiche Mineralöltransporte im Raum Nossen übernahm, unterstützte Triangula die Kollegen bei der Betriebsaufnahme. Das Bild zeigt die WFL-Mietlok 203 117 am 22. Mai 2018.

kann es unser Instandhalter innerhalb von 48 Stunden neu beschaffen."

Zuverlässigkeit sei gerade bei einer kleinen Flotte oberstes Gebot, betont Weidlich. Deshalb habe man bei der HU der 232 173 auch großen Wert darauf gelegt, ausschließlich neue Teile zu verbauen. „Das ist zwar etwas teurer, aber man hat etwas, wovon man zehren kann." In eine Neubaulok werde man dagegen nur investieren, wenn deren Auslastung durch einen langfristigen Auftrag garantiert sei: „Im Spotverkehr haben wir einen Vorlauf von nur ein bis zwei Wochen. Es gibt Wochen, in denen läuft bloß eine Lok, in der nächsten sind es dann schon wieder vier."

Eine rasche Expansion sei auch nach dem Kauf einer zweiten Lok nicht geplant. „Lieber zwei Gänge langsamer, aber dafür so, dass es auch hält," sagt Weidlich. Denn der Wettbewerb sei hart. Sobald es nur noch um den Preis gehe, sei es schwer, mit den Platzhirschen mitzuhalten: „Wenn ein Kunde einen Zug von Hamburg nach Dresden befördern lassen will, kostet das bei uns bis zu 30 Prozent mehr als bei den Großen, weil die da ganz andere Ressourcen haben. Wir müssen mit unserer Lok erst von hier nach Hamburg und den Zug abholen. Ein großer Konzern hat womöglich dort schon eine Lok stehen. Er kann den Zuglauf einfach einbinden."

„Wir haben uns einen guten Ruf erarbeitet."

Doch Weidlich gibt sich zuversichtlich: Wenn die Leistung stimme, könne man sich auch gegen die großen Güterverkehrsunternehmen behaupten. „Wir haben einen guten Ruf in Sachen Qualität, das hat uns schon einige Male geholfen, auch wenn wir nicht mit den Preisen größerer Anbieter konkurrieren konnten." Das wüssten insbesondere Kunden zu schätzen, die ihre Güter in entlegene Gebiete transportieren lassen möchten. „Wir lassen den Zug, auch wenn es Schwierigkeiten gibt, nicht einfach irgendwo stehen, sondern setzen Himmel und Hölle in Bewegung, damit es auch auf den letzten Metern noch weitergeht," bekräftigt Weidlich. In der ersten Konsequenz koste dies zwar Geld, so der Firmenchef. Er fügt jedoch sogleich hinzu: „Das rechnet sich spätestens dann, wenn der Kunde wiederkommt."

Auch wenn man derzeit nicht über den Kauf fabrikneuer Loks nachdenkt, beobachten Weidlich und seine Kollegen den Markt genau. Auf lange Sicht wäre für die häufigen Nachläufe auf nicht elektrifizierten Strecken eine Zweikraft- oder Hybridlokomotive attraktiv. Weidlich wird hier konkret: „Da würde mich persönlich vor allem die Eurodual von Stadler interessieren, weil man bei Bedarf die Leistung beider Antriebsarten addieren kann." Man beobachte jetzt zuerst einmal, welche Erfahrungen die Kollegen mit den neuen Loks sammeln. Nicht auszuschließen sei es, dass eine solche Maschine einmal auf Mietbasis zum Unternehmen komme.

Im Sommer 2019 war 232 704 der Skinest Rail mehrere Monate lang für Triangula unterwegs. Am 19. Juni 2019 brachte die Lok einen Schwellenzug aus Coswig (bei Dresden) nach Zwickau. Die Aufnahme entstand nahe Zschaitz.

FOTOS (2): STEVEN METZLER

Für Einsätze mit besonderen Anforderungen greift man auch bislang immer wieder auf Mietloks zurück. Aktuell ist ein Mehrsystem-Vectron der tschechischen EP Cargo für Triangula vor grenzüberschreitenden Mineralölzügen zwischen Tschechien und Deutschland im Einsatz. So spare man sich den Lokwechsel in Bad Schandau und könne aus Tschechien kommend bis Dresden durchfahren. „Aber durch das Nadelöhr müssen wir vorher trotzdem." Denn gerade auf der Elbtalstrecke, erklärt Weidlich seufzend, habe man unter den Mängeln der Schieneninfrastruktur zu leiden: „Das Elbtal ist ein unwahrscheinlicher Engpass. Sobald da nachts für zwei bis drei Stunden eine Vollsperrung ist, stauen sich die Züge bis kurz vor Hamburg." Wenn die Elbtalstrecke nun wegen Bauarbeiten für rund zwei Jahre nur eingleisig befahrbar sei und zugleich wegen Umbaumaßnahmen in Bad Schandau Ost Umspanngleise wegfielen, sei „Chaos hoch drei" zu befürchten. Die Verkehrspolitik dürfe sich nicht mehr nur allein auf Leuchtturmprojekte wie Stuttgart 21 oder den Rangierbahnhof Halle konzentrieren. „Uns würde es schon nützen, wenn in Bad Schandau Ost statt zwei künftig fünf Gleise zum Umspannen zur Verfügung stünden oder wenn weitere Grenzübergänge nach Tschechien auch für Güterzüge ausgebaut würden. Die Schiene wächst, aber das Netz wächst nicht mit."

Auch Personenverkehr ist möglich

Weidlich rechnet damit, dass die Eisenbahnbranche die aktuelle Krise gut überstehen wird. „Weil wir für die Zeit danach gut gerüstet sein wollen, werben wir schon jetzt um neue Kolleginnen und Kollegen," teilt er mit: „Wir suchen Triebfahrzeugführer, Wagenmeister und Disponenten."

Die Eisenbahn ist für Martin Weidlich, der sich auch in seiner Freizeit im SEM Chemnitz engagiert, mehr als ein Beruf. Erst vor kurzem, erzählt er, habe die Triangula 109 073 aus den Beständen der Georg Verkehrsorganisation (GVG) übernommen. „Wir haben die Lok gekauft, um sie vor der Verschrottung zu retten", verrät er schmunzelnd. „Wir wollen sie, wenn möglich, noch eine Weile für touristische Verkehre nutzen. Sie hat jetzt noch anderthalb Jahre Restfristen. Wenn sie bis dahin gut läuft, bekommt sie nochmals eine HU, ansonsten geht sie ins Museum."

Schon in der Vergangenheit bespannten Triangula-Loks in Kooperation mit dem SEM Chemnitz und WFL Sonderreisezüge. Weidlich will nicht ausschließen, dass der Personenverkehr eines Tages eine noch wichtigere Rolle für das Unternehmen spielen könnte: „Wir bewerben uns aus Prinzip ein- bis zweimal im Jahr um kleinere Nahverkehrsausschreibungen – schließlich haben wir noch immer alle erforderlichen Genehmigungen, um Personenverkehr zu betreiben." Weidlich räumt zwar ein, dass es natürlich nicht leicht sei, neben den etablierten Anbietern zu bestehen. Doch das sei für ihn noch lange kein Grund, es nicht zu versuchen. □ *Bernd Keidel*

Seit 2019 besitzt die NRE mit 232 426 eine eigene Lokomotive, um ihre regelmäßigen Getreidezüge aus Starbach nach Mukran zu bespannen. Durchgeführt werden die Fahrten von der Triangula Logistik GmbH. Am 8. Februar 2020 überquert die Lok auf ihrem Weg an die Ostsee bei Döbeln die Mulde.