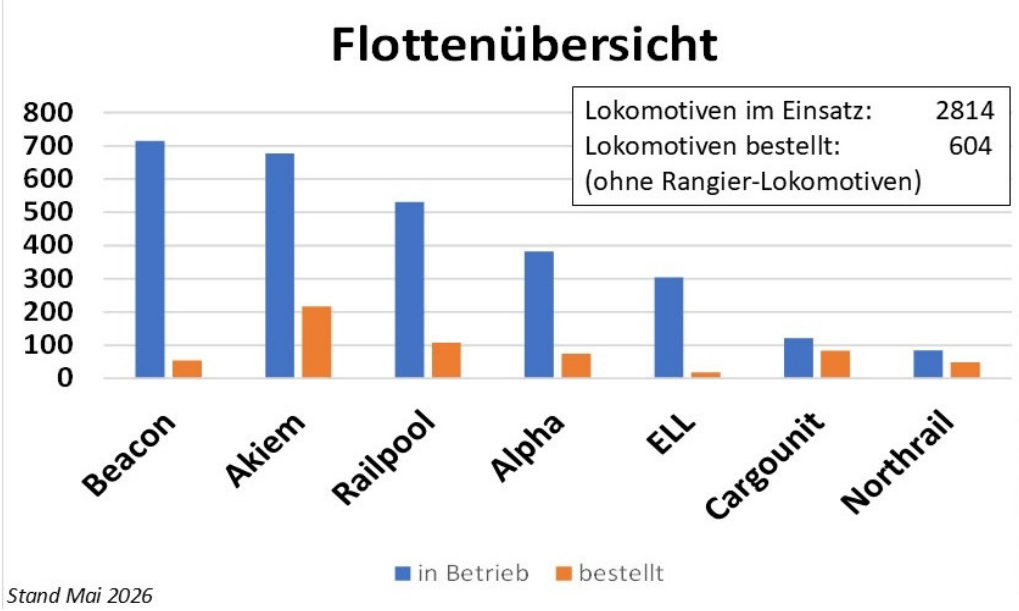


Stand Mai 2026

Marktübersicht

Leasing auf der Erfolgsspur

In Europa wächst die Anzahl der Elektrolokomotiven in den Flotten der Eisenbahnunternehmen stetig um fast 8 Prozent pro Jahr. Die finanziellen Probleme der staatlichen Güter-EVU, Neueinsteiger mit wenig Eigenkapital und die überalterten E-Flotten sorgen für eine stete Nachfrage an mietbaren Lokomotiven.

In den letzten 25 Jahren hat die europäische Eisenbahnindustrie erhebliche Investitionen des Privatsektors in Leasing von Lokomotiven angezogen. Diese Entwicklung wird im Wesentlichen durch folgende operative und finanzielle Faktoren angetrieben:

Bahngütermarkt

- Der volatile Bahngüterverkehr braucht flexible Lösungen für das Assetmanagement von Lokomotiven.
- Die etablierten Güter-EVU haben aufgrund der Ertragsprobleme respektive den jährlichen Verlusten zunehmend Finanzierungs- und Liquiditäts-Probleme. Um diese anzugehen werden Assets verkauft und zurück gemietet (Sale-and-Lease-back). So haben Unternehmen wie HexaFret (ehemals FretSNCF), Lineas oder SBB Cargo und zunehmend DB Cargo ihre Flotten vollständig oder in großem Umfang ausgelagert und zurück gemietet.
- Neue Güter-EVU verfügen nicht über genügend Möglichkeiten zur Eigenfinanzierung und nutzen für die Betriebsaufnahme das Leasen von Lokomotiven und Rollmaterial. Über dreiviertel der geleasten Lokomotiven bewegen sich in diesem Marktsegment.
- Der Anteil in Europa der über 35-jährigen Elektro-Güterzug-Lokomotiven beträgt rund 4000 Einheiten, die zeitnah zur Neubeschaffung anstehen.

Finanzmarkt

- Institutionelle Anleger nutzen die Möglichkeiten sich über Infrastrukturfonds an Rollmaterial-Leasing-Gesellschaften zu beteiligen, die einen Return-on-Investment von 5 bis 8 Prozent versprechen.
- Pensionskassen versuchen weltweit ihre Finanzmittel sicher und renditeorientiert anzulegen. Hier bieten sich Direktbeteiligungen an Leasinggesellschaften an, die stabile Renditen über einen langen Zeitraum zur Absicherung der Rentenverpflichtungen ermöglichen.

Der Markt für Lokomotivleasing wächst in Frankreich und ganz Europa rasant. Laut einer Studie von SCI Verkehr aus dem Jahr 2025 werden europäische Leasinggesellschaften voraussichtlich 40 Prozent der Bestellungen für Elektrolokomotiven bei europäischen Herstellern zwischen 2025 und 2030 ausmachen. Derzeit sind in Europa deren 40 Lokomotivleasinggesellschaften tätig. Diese Unternehmen verfügen über eine Flotte von über 3000 elektrischen Güterzuglokomotiven mit einem Durchschnittsalter von unter 30 Jahren. Im Jahr 2024 betrug der Umsatz der europäischen Eisenbahn-Leasinggesellschaften rund 1,4 Milliarden Euro.

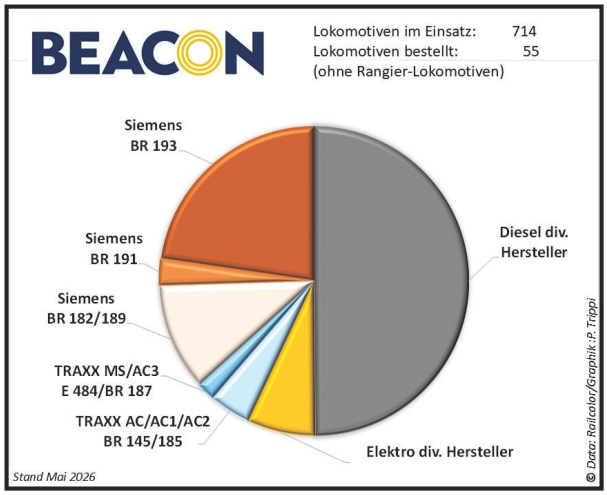
Neues Leasingsegment

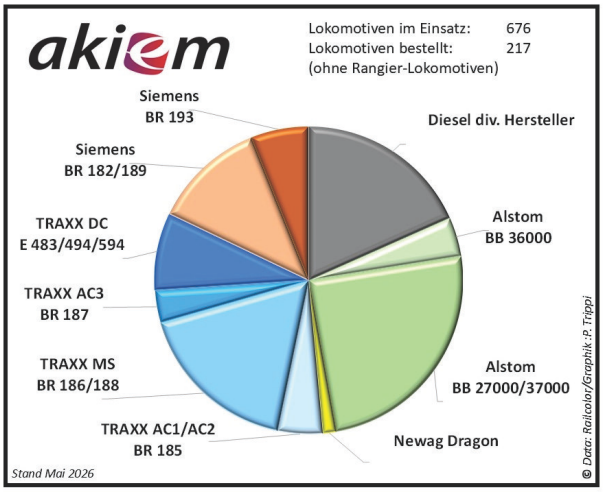
Neu nimmt der Leasingmarkt für Hochgeschwindigkeitszüge Fahrt auf:

- DB gab im November 2025 einen Sales-and-Lease-back Vertrag bekannt. 25 neu gebaute ICE3neo-Züge der Baureihe 408 werden an ein Konsortium unter der Leitung der deutschen Bank BayernLB verkauft. Auch die deutsche Ausrüstungsleasingfirma Deutschen Anlagen-Leasing (DAL) und Siemens Financial Services (SFS) gehören diesen an. Diese Transaktion ist im Wert von einer Milliarde Euro.
- Am 6. November 2025 nominierte die Schweizerische Bundesbahn (SBB) Beacon Rail zusammen mit Alpha Trains, Rock Rail und Willow für die nächste Ausschreibungsphase zur Anmietung von bis zu 40 Hochgeschwindigkeitszügen.

Im Folgenden werden einige große Player der Branche vorgestellt.

GRAFIKEN: P. TRIPPI-SERVICES, DATEN: RAILCOLOR





Beacon

Beacon ist der führende Vermieter von Lokomotiven und Personenwagen für Zugbetreiber im Vereinigten Königreich und in Europa. Gegründet im Jahr 2008, vermietete es 2024 fast 2400 Lokomotiven, Personenfahrzeuge und Güterwagen in 18 Ländern von seinen Firmensitzen in Luxemburg und London.

Das Unternehmen entstand aus dem europäischen Leasinggeschäft der Allco Finance Group, das von der japanischen Firma Mitsubishi UFJ Financial Group übernommen und kurz darauf in Beacon Rail umbenannt wurde. 2014 übernahm Pamplona Capital Management um drei Jahre später das Unternehmen an institutionelle Investoren, beraten von JPMorgan Asset Management weiter zu veräußern.

Beacon wuchs stetig durch Übernahmen von anderen Leasing-Unternehmen: HSBC Rail's 2009, Ascendos Rail Leasing 2016, MRCE 2023 und Eversholt Rail 2026. Durch diese letzte Übernahme erweiterte sich das Portfolio im Personenwagen-Bereich erheblich und umfasst 18 verschiedene Personenzugflotten. Diese besteht aus 2.627 Fahrzeugen, davon sind 1.890 elektrisch und 236 Hybridfahrzeuge (Bi-Modus). All diese Fahrzeuge sind ausschließlich in Großbritannien im Einsatz.

Die Elektrolok-Flotte von Beacon wird von Siemens Vectron dominiert. Selbst bestellte Beacon vom Hersteller 35 Vectron in 2023/24. Weitere 147 kamen von MRCE dazu. Sieben Vectron wurden aus einer von DB Cargo bestellten aber nicht übernommenen Beschaffung akquiriert. Weitere Einheiten sind in der Auslieferung, insgesamt betreibt Beacon, inklusive offene Bestellungen, nahezu 200 Vectron BR 193 neben 20 der BR 191. Knapp hundert weitere Elektromotiven bestehen aus verschiedenen TRAXX-Ausführungen, Alstom BB 27000, CAF Bitrac, Rail Polska 207E und Vossloh Class 88. Im April 2022 bestellte Beacon dreissig Bi-Mode-Lokomotiven für GB Railfreight bei Stadler Valencia. Diese 6-achsige Baureihe 99 wird zurzeit an den englischen Betreiber ausgeliefert.

Die Flotte der Dieselstreckenlokomotiven macht rund 50 Prozent der Beacon-Flotte aus, davon 249 Class 66/77 und 49 EURO 4000. Allein in im Rahmen einer Sale-and-Lease-back-Vereinbarung mit DB Cargo wurden 60 JT42CWRM Class 77 Lokomotiven von ECR per 1. Dezember 2025 übernommen.

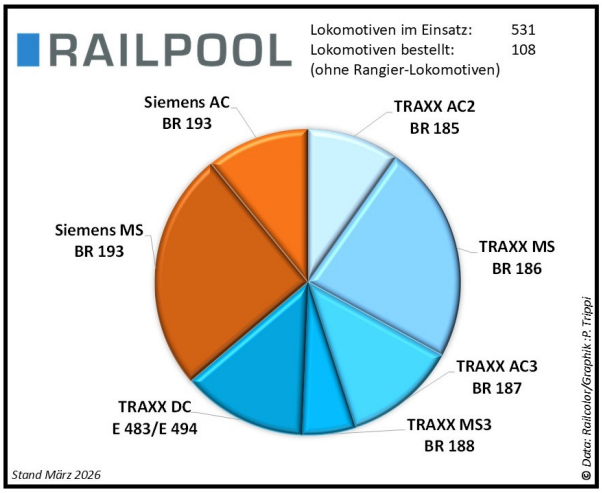
Im Bereich der Lokomotiven ist Beacon klarer Marktführer in Europa, Dank dem ehemaligen Eversholt- und eigenen UK-Portfolio hat sie auch eine führende Stellung im Triebzugmarkt Großbritanniens.

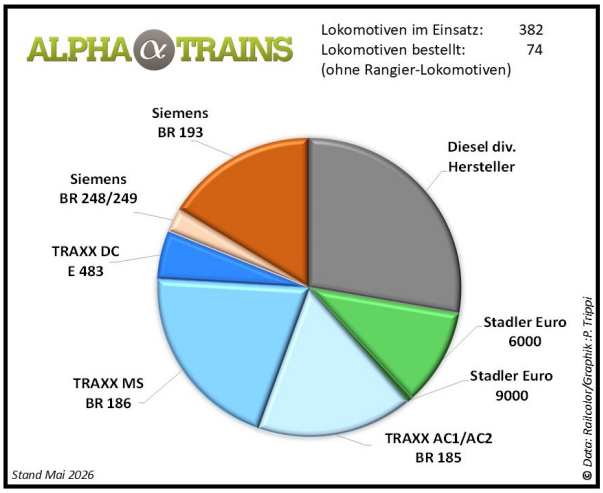
Akiem

Akiem wurde 2008 von SNCF gegründet, als sich der französische Eisenbahnsektor dem Wettbewerb öffnete. Akiem wurde Teil von TLP (Transport et Logistique Partenaires) einer Tochtergruppe innerhalb von SNCF. DWS Asset Management (vormals Deutsche Asset Management) und Tochtergesellschaft der Deutschen Bank beteiligte sich 2016 mit Investitionen am Eigenkapital und erwarb dadurch einen 50-prozentigen-Anteil am Unternehmen. Seit 2022 sind CDPQ (kanadischer Pensionsfonds) und eine globale Investmentgruppe, alleinige Aktionäre von Akiem.

Im April 2026 vermeldete Akiem den erfolgreichen Abschluss einer grünen vorrangigen Fremdkapitalfinanzierung im Wert von 1,52 Milliarden Euro. Damit können die bestehenden Schulden der Gruppe refinanziert und ein zukünftiges Wachstum in ganz Europa ermöglicht werden. Die Refinanzierung basiert auf einer Kombination aus 7– und 10-jährigen Bankkrediten und Privatplatzierungen mit Laufzeiten von 15 und 20 Jahren an europäische und US-amerikanische Investoren.

2009 wurden in einem Sales-and-Lease-back 270 Alstom-Lokomotiven von der Mutterfirma übernommen. 2010 erfolgte die Beschaffung von Bombardier TRAXX- und EMD Class 77-Lokomotiven. Die Niederländische Eisenbahn (NS) und der französische Leasinggeber Akiem schlossen 2018 einen Sale-and-Lease-back-Vertrag über 45 Bombardier TRAXX-Lokomotiven ab. Die größte Flotte umfasst über 160 BB 27/37000 Lokomotiven, die vor allem in Frankreich, Deutschland, Belgien und Ungarn (als Klasse 491) im Einsatz sind. Heute macht die Osteuropäische Region 20 Prozent des Kundenportfolios von Akiem aus.





Vom polnischen Hersteller NEWAG hat Akiem dreissig sechsachsige Dragon-2 Lokomotiven mit ETCS Baseline 3 und teilweise mit Last Mile-Modul bestellt. Der Vertrag sieht außerdem eine Option für 50 weitere Lokomotiven vor. Zukünftig bringt Akiem die Vectron Dual Mode Lokomotive als Elektro-/Batterie-Variante auf den Markt. Die Vereinbarung mit Siemens umfasst 80 Vectron-Lokomotiven mit einer Festbestellung von 50 Einheiten. Erste Lieferungen sind für 2029/2030 geplant, so dass Akiem diese als Erstkunde im Leasing anbieten kann.
Innerhalb 18 Jahre hat sich Akiem zum zweitgrößten Leasinggeber für Streckenlokomotiven in Europa entwickelt. Heute sind über 75 Prozent der Flotte von Akiem elektrisch. Das Unternehmen bietet umfassende Ausrüstung, Finanzierung und Wartungslösungen über ein umfangreiches Netzwerk internationaler Büros und Werkstätten an. Das Unternehmen stattet gegenwärtig rund 250 Lokomotiven mit dem neuesten ERTMS Baseline 3-Standard aus, um die EU-Verkehrspolitik zu erfüllen und die Interoperabilität sowie die Leistung zu verbessern.

Railpool

Die Railpool GmbH mit Sitz in München ist in 19 europäischen Ländern aktiv. Es bietet dabei Full-Service-Pakete, mit Zusatzleistungen wie Wartung, Reparatur und Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen an.
Railpool wurde 2008 von der KfW IPEX-Bank und der HSH Nordbank gegründet, die zu jeweils hälftig Gesellschafter waren. Im Mai 2014 übernahm der Private-Equity-Investor Oaktree Capital Management (US-amerikanische Investmentgesellschaft) alle Anteile. Der Staatsfonds GIC aus Singapur, stieg im Februar 2016 mit einem 49-Prozent-Anteil bei Railpool ein und ermöglichte damit die Flottenexpansion voran zu treiben. 2019 folgte Commerz Real, ein Vermögensverwalter im Verbund des Commerzbank-Konzerns. Über Palladio Partners wurde ein Viertel an der Railpool-Gruppe von Oaktree erworben. Die von Palladio beratenen Fonds halten nunmehr insgesamt die Hälfte am Leasingunternehmen. Anfang 2020 expandierte Railpool in Italien und übernahm den Lokomotivvermieter LocoItalia. 2023 wird GIC aus Singapur Mehrheitseigner und erwirbt weitere 27 Prozent der Anteile.
Railpool war der erste Leasing-Abnehmer des Vectron nachdem diese Ende 2010 beim Hersteller Siemens bestellt wurden. Ebenso war das Unternehmen der erste Abnehmer der Bombardier BR 187. 2024 wurde der Erwerb von weiteren 13 Traxx-3-DC-LM-Loks bekannt gegeben, welche über ein Sale-and-Lease-back-Vereinbarung von Captrain Italia übernommen wurden. Diesem folgte ein Rahmenvertrag mit Siemens über 250 Lokomotiven. Im September 2025 wurden sieben Lokomotiven der BR185.2 sowie im Dezember 2025 zwölf Vectron MS von der DB Cargo Deutschland übernommen.
Im Jahr 2025 beliefen sich die Investitionen in Schienenfahrzeuge auf 2,7 Milliarden Euro. Im selben Jahr hatte Railpool bei Alstom und Siemens 150 Elektrolokomotiven bestellt. KfW IPEX-Bank gewährt im April 2026 Railpool einen Förderkredit in Höhe von 100 Millionen Euro. Damit kann Railpool zusätzliche Lokomotiven erwerben. Insgesamt 192 Vectron und 339 Traxx-Lokomotiven befanden sich im März 2026 im Portfolio von Railpool.
Das Unternehmen setzte im Mai 2026 die ersten Alstom Traxx Universal-Lokomotiven BR 188 ein und expandiert damit erstmals in den französischen Markt. Die ersten Anwender dieser Lokomotiven in Frankreich sind RégioRail für den Güterverkehr und Train Charter Services für den Personenverkehr. Auch SBB Cargo International mietet die BR 188 an, um den Güterverkehr durch Frankreich abzuwickeln. Für den lokalen Unterhalt unterzeichnete Railpool eine kommerzielle Vereinbarung mit SNCF-Technis für ihre Traxx Universal-Lokomotiven.

Alpha Trains

Alpha Trains feiert dieses Jahr sein 25-jähriges Bestehen und hält Europa seit 2001 auf den Schienen. Seit der Eröffnung des ersten Büros in Antwerpen hat sich das Unternehmen von einem Pionier auf dem Markt zu einem der führenden Schienenfahrzeug-Leasingunternehmen Kontinentaleuropas entwickelt. An den Standorten Luxemburg, Antwerpen, Köln, Madrid, Paris und Warschau arbeiten 150 Mitarbeiter, die Flotte ist bei vielen öffentlichen und

privaten Betreibern in 22 europäischen Ländern im Einsatz. Alpha Trains hat 2025 im GRESB Infrastructure Assessment (Global Real Estate Sustainability Benchmark) 2025 beeindruckende 99 von 100 Punkten erreicht und damit zum neunten Mal in Folge das renommierte 5-Star-Rating erhalten.

Der Ursprung von Alpha Trains geht auf eine der drei in UK 1994 gegründeten ROSCO zurück. 1997 wird die Royal Bank of Scotland (RBS) 100-prozentiger Eigentümer von Angel Trains. Im Jahr 1999 wurde das Unternehmen Angel Trains International gegründet, ein 100-prozentiges Tochterunternehmen von Angel Trains, welches für die Entwicklung außerhalb Großbritanniens verantwortlich zeichnete. In der Folge wurden Büros in Antwerpen und Köln eröffnet. Im August 2008 wurde der Verkauf von Angel Trains International von RBS an ein Konsortium aus Babcock&Brown, AMP Capital, Arcus und Deutsche Bank abgeschlossen. Ab 2009 setzte sich das Aktionariat von Alpha Trains dann aus Arcus Infrastructure Partners, AMP Capital und PSP Investments (einer der größten kanadischen Pensions-Investmentmanager) zusammen und wurde selbstständig. Im Dezember 2009 wurde das Unternehmen in Alpha Trains umbenannt.

AMP Capital und PSP Investments vereinbarten 2020 den Verkauf ihrer an Alpha Trains gehaltenen Anteile. Inzwischen konnte das Unternehmen die operative Präsenz in bestehenden und neuen Regionen wie Spanien, Frankreich und Osteuropa ausweiten. Die Asset-Portfoliomischung erreichte 70 Prozent Schienenpersonenverkehr und 30 Prozent Güterverkehr. Alpha Trains Europa GmbH, Köln, ist zuständig für die Triebzüge im SPV, das belgische Unternehmen Alpha Trains (Locomotives) betreibt das Lokomotiven-Segment. Die heutigen Gesellschafter von Alpha Trains sind APG, Arcus European Trains, PGGM und Swiss Life.

Angel Trains trieb den Einsatz von grenzüberschreitenden Elektro-Lokomotiven voran und bestellte als Erstkunde die Traxx MS2e. Im Jahr 2020 wurde Alpha Trains der Erstkunde der sechsachsigen Euro6000 von Stadler Valencia, neun Einheiten für den Betrieb im Breitspurnetz, sechs für das Normalspurnetz. Heute sind 40 Euro6000 beim Leasingnehmer im Einsatz. Im Rahmen eines Abkommens mit Siemens bestellte Alpha Trains 15 Vectron Dual Mode.

ELL Group

European Locomotive Leasing wurde 2013 in Wien gegründet und ist seit 2014 operativ – die erste Lok wurde im Juni 2014 geliefert und gleich vermietet. Die Eigentümer sind AXA und Predica/Crédit Agricole.

Im März 2014 unterzeichnete ELL mit Siemens einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 50 Elektrolokomotiven des Typs Siemens Vectron. Dabei wurden sowohl Wechselstrom-Einsystem-Lokomotiven als auch Mehrsystem-Lokomotiven bestellt. Alle Fahrzeuge verfügen über das Zugsicherungssystem ETCS, sind für weitere Zugsicherungssysteme vorbereitet und haben eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h. Finanziert wurde der Kauf durch das Investment-Unternehmen Kohlberg Kravis Roberts & Co. (KKR).

Im November 2023 unterzeichneten ELL und Siemens haben einen weiteren Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 200 weiteren Vectron Lokomotiven. Im Detail werden Loks in verschiedenen Stromsystem-Ausstattungsvarianten beschafft, die sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eingesetzt werden können. Insgesamt 60 Fahrzeuge wurden sofort bestellt und werden sukzessive ab dem Jahr 2025 ausgeliefert. Die nun insgesamt vierte Rahmenvereinbarung ist eine Vertiefung der langjährigen Partnerschaft der beiden Unternehmen ELL und Siemens Mobility. Bis zum Jahr 2027 wird ELL damit die größte europäische Vectron-Flotte betreiben. Mittelfristig bietet die Vereinbarung die Möglichkeit die ELL-Flotte auf mehr als 400 Vectron aufzustocken.

Das Unternehmen konnte im Juni 2026 eine langfristige Schuldenplattform-Finanzierung in Höhe von 1,4 Milliarden Euro bekannt geben, wodurch sich das Fälligkeitsprofil der Schulden verlängert und Kapital für den Ausbau der

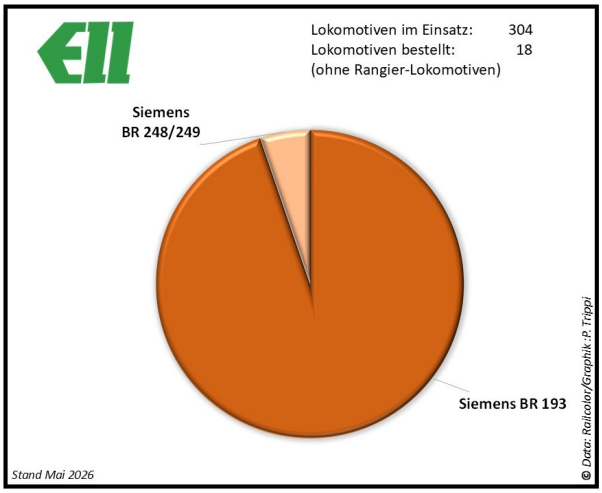
ANZEIGE

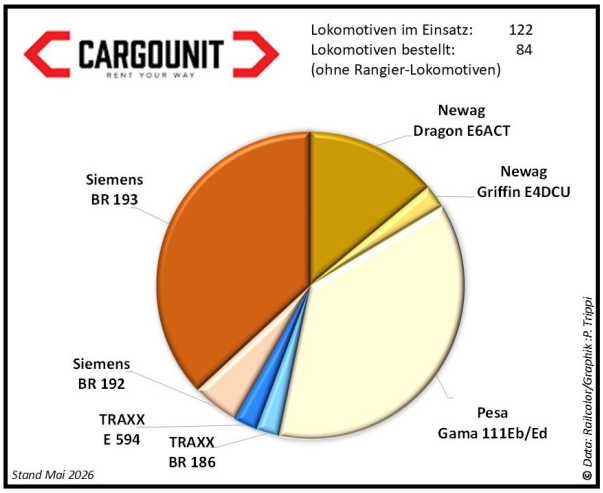
DVA
Verstehen. Beraten. Versichern.

Wir versichern Eisenbahnen.
Seit 1992.

+49 (0)6172 48 68 222
dva@dva.net
www.dva.net







Flotte und die Instandhaltungsinfrastruktur im gesamten europäischen Netzwerk beschafft wurde.
Die Refinanzierung umfasst endfällige Darlehen mit verschiedenen Laufzeiten, die bei 14 internationalen Banken und sieben institutionellen Anlegern aus den USA und Europa – darunter Blackrock, Schroders und Infranity – platziert wurden. Das Paket beinhaltet außerdem eine an Nachhaltigkeitskriterien gekoppelte Investitionsfazilität in Höhe von 400 Millionen Euro, die das Engagement von ELL für umweltverträgliche Lösungen unterstreicht.
Die Erlöse aus dieser Finanzierung werden zur Refinanzierung bestehender Schulden und zur Finanzierung des Investitionsprogramms von ELL verwendet. Damit wird die strategische Erweiterung der Flotte des Unternehmens – derzeit das größte und jüngste Portfolio an Vectron-Elektrolokomotiven in Europa – sowie die Verbesserung der umfassenden Serviceleistungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmen auf dem gesamten Kontinent unterstützt.

Cargounit

Cargounit ist ein Leasingunternehmen aus Polen und begann 2003 als ID – Industrial Division das mit den Markennamen CargoUnit für ihre Lokomotivdienste sowie PowerUnit für ihre EMU operierte. Anfangs konzentrierten sich die Geschäftsaktivitäten von Industrial Division auf den Erwerb gebrauchter Lokomotiven. Im Jahr 2012 nahm das Unternehmen den formellen Lokomotivleasingbetrieb auf. Die Lokomotiven werden hauptsächlich von Güterverkehrsbetrieben aus der petrochemischen und chemischen Industrie, dem intermodalen Transport sowie dem Transport von Zuschlagstoffen und Stahlprodukten eingesetzt.
2016 erfolgte die Übernahme der Mehrheit des Aktienkapitals durch Abris Capital Partners, ein unabhängiges Unternehmen, das Private-Equity-Fonds verwaltet. In den folgenden Jahren entwickelt sich die Industrial Division dynamisch. Mit einer im Oktober 2020 unterzeichneten Vereinbarung erhält das Unternehmen neue Eigentümer: Industrial Division der Three Seas Initiative Investment Fund (3SIIF), unterstützt von Beratern der Amber Infrastructure Group. Im Juni 2021 erfolgte die Umfirmierung in CARGOUNIT Sp. z o.o. und dies wurde auch der offizielle Name des gesamten Unternehmens. Im Frühling 2025 konnte eine Finanzierung von 150 Millionen Euro für den Ausbau gesichert werden. Acht Banken waren an der Finanzierung beteiligt: PKO Bank Polski, Bank Pekao, ING, ABN AMRO Bank, Société Générale, Erste Group, La Banque Postale und Bank Ochrony Środowiska.
Industrial Division besaß anfänglich rund 150 ältere Lokomotiven, die von polnischen, tschechischen und sowjetischen Herstellern stammten. Im zweiten Semester 2016 kaufte ID die ersten modernen Elektrolokomotiven, vier Newag Dragon / E6ACT einschließlich des Prototyps, vom Güter-EVU STK S.A. (Specjalny Transport Kolejowy). Um die Jahreswende 2017/2018 erwarb ID drei Lokomotiven von Pesa: Den Gama-Marathon-Prototyp 111Ed-001 und die 111Eb 003–004.
2018 begann ID, interoperable Lokomotiven in die Flotte aufzunehmen, beginnend mit Siemens Vectron und Bombardier TRAXX Lokomotiven. 2019 erfolgte die zusätzliche Unterzeichnung eines Vertrags über die Lieferung von 5 Vectron MS Lokomotiven mit der Unterstützung von Mitteln der Europäischen Union.
Im Jahr 2020 umfasste die Flotte von ID etwa 170 Elektro- und Diesellokomotiven. Mit dem Einstieg von 3SIIF begann ein Flottenausbau mit modernen Lokomotiven. Bei Siemens wurden 30 MS-Lokomotiven bestellt, TRAXX DC3 wurden ausgeliefert. 2022 erfolgte die Vertragsunterzeichnung für die Lieferung von 30 Pesa Gama Marathon-Lokomotiven, erweitert 2024 um weitere zehn Einheiten. Alle werden ein Rangier-Dieselmodul haben. Diesem Auftrag folgten 2023 dreissig Dragon 2-Lokomotiven von Newag. 2024 unterzeichneten Cargounit und Siemens einen Rahmenvertrag für weitere hundert Vectron. Heute wird die Cargounit-Flotte in zwölf Länder von den Niederlanden bis Rumänien und Bulgarien von vierzig polnischen und internationalen Leasingnehmern eingesetzt.

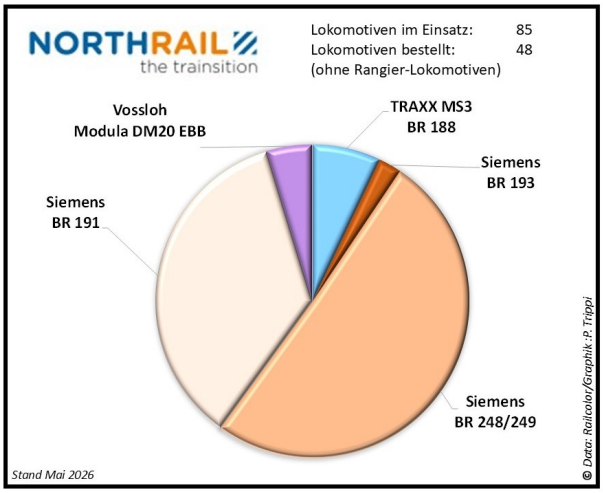
Northrail

Northrail GmbH ist einer der führenden Vermieter, Asset-Manager und Entwickler von innovativen Investments

für Schienenfahrzeuge und wurde 2008 als Joint-Venture zwischen der Hamburger Paribus-Gruppe und der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG gegründet. Das Unternehmen gehört ab 2019 vollständig zur Paribus-Gruppe beziehungsweise dessen Management. Über seinen RIVE Transportation Assets Income Fund (RTAIF) erwarb RIVE 2024 sämtliche Northrail-Anteile, die zuvor von der Paribus Group gehalten wurden. Der RTAIF besitzt heute 91,75 Prozent der Northrail-Anteile. Die verbleibenden 8,25 Prozent befinden sich im Besitz von Northrail CEO Volker Simmering.

10 Jahre nach Gründung ist die Lokflotte auf 125 Strecken- und Ranger-Lokomotiven, 90 Reisezugwagen für die Marschbahn und 3 Dieseltriebwagen angewachsen. In den vergangenen Jahren wurden auch die Aktivitäten des Unternehmens in Belgien, Frankreich und den Niederlanden ausgebaut. 2019 startete die Vermarktung von 25 Elektrolokomotiven vom Typ Siemens Smartron. Ein Jahr später erfolgte das Assetmanagement von 18 Siemens Vectron-Lokomotiven und 12 Hybrid-Rangierlokomotiven Alstom Prima H3. 2022 konnte Northrail einen Kaufvertrag und das Assetmanagement über 35, neue an SBB Cargo vermietete, Vectron AC-Lokomotiven bekannt geben.

Im Juni 2023 schlossen Alstom, Northrail und RIVE Private Investment einen Rahmenvertrag über 50 Traxx Universal-Lokomotiven einschließlich eines Service-Pakets ab. Als erste in Frankreich zugelassene Loks ihrer Art werden die Traxx Universal mit einer Geschwindigkeit von bis zu 160 Stundenkilometern in einem europäischen Korridor verkehren können, der die sechs Länder Deutschland, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Österreich und Polen umfasst. Die Fahrzeuge können für den Güter- und Personenverkehr eingesetzt werden.



Ende 2024 hat Northrail einen Kaufvertrag mit Vossloh Rolling Stock für zehn DE 18 Stage V Diesellokomotiven mit ETCS für den Einsatz in Schweden und Norwegen abgeschlossen.

Siemens Mobility hatte im Februar 2025 einen bedeutenden Rahmenvertrag über 50 Vectron Lokomotiven mit RIVE Private Investment geschlossen. Ein erster Abruf umfasst 15 Einheiten. Im Juli 2025 haben Northrail und Mindener Kreisbahnen (MKB) Sale-and-Lease-Back-Vertrag für zwei Vectron Dual Mode-Lokomotiven verkündet. Im Oktober gab Northrail die Gründung seiner Tochtergesellschaft Northrail Polska Sp. z o.o. mit Sitz in Warschau, Polen, bekannt. Mit diesem Schritt baut das Unternehmen seine Marktpräsenz in Osteuropa gezielt aus und unterstreicht das langfristige Engagement in der Region. Die neue Niederlassung markiert einen weiteren Meilenstein in der internationalen Wachstumsstrategie von Northrail.

Peider Trippi

ANZEIGE

ANZEIGE
Railistics