

## UNTERNEHMEN

# Manufaktur macht Lokomotiven wieder fit

Die Westfälische Lokomotiv-Fabrik Reuschling gilt bei Bahnbetreibern als erste Adresse für die Instandsetzung von Lokomotiven - auch Autobauer und Chemie-Konzerne gehören zu den Kunden.



Die Bahn gilt aus ausgesprochen verlässliches Verkehrsmittel - falls nicht gerade gestreikt wird. Ansonsten ziehen Lokomotiven Güter- und Personenzüge über das Gleisnetz. "Die Bahn hat schon Zukunft im europäisch vernetzten Schienenverkehr", zeigt sich Walter Schreiber überzeugt. Zukunft hat damit auch die traditionsreiche Westfälische Lokomotiv-Fabrik Reuschling in Hattingen, bei der Schreiber als Geschäftsführer die Weichen stellt.

Denn bei allen technischen Weiterentwicklungen müssen Lokomotiven gewartet und überholt werden. Und diese Arbeiten lassen viele Bahnbetreiber aus dem In- und Ausland in Hattingen durchführen. Zu den Kunden des Unternehmens gehört auch die Deutsche Bahn.

"Mit unserem Portfolio sind wir auf dem Markt gut aufgestellt" sagt Walter Schreiber mit Blick nach



Installation einer neuen Elektronik für den Lok-Führerstand

Betriebsgelände in Hattingen an der Ruhr an, denn das Unternehmen ist national sowie international als Fachwerkstatt zugelassen und anerkannt. Zu den Kunden gehören neben der Deutschen Bahn zahlreiche namhafte Unternehmen, die man auf den ersten Blick keinesfalls mit Schienenfahrzeugen in Verbindung bringt.

Von Automobilkonzernen bis zu Chemie-Multis. Diplom-Ingenieur Udo Pinders, der für den technischen Bereich zuständig ist, nennt klangvolle Namen wie Audi, Mercedes, Opel und VW sowie den Chemiekonzern Bayer.

### Kunden aus dem In- und Ausland

Die Autohersteller betreiben eigene Werksbahnen etwa zum Transport der produzierten Autos von der Werkshalle bis zur Verladung. Und Chemiekonzerne wie Bayer benötigen zugstarke Lokomotiven für die Versorgung der Produktionsanlagen mit großen Rohstoffmengen oder für Zubringerdienste zu den Bahnhöfen.

Wie alle Fahrzeuge müssen auch Lokomotiven regelmäßig gewartet oder repariert werden. Und da die durchschnittliche Lebensdauer einer Diesellok 40 Jahre und mehr beträgt, bietet das Hattinger Unternehmen nach den Worten von Udo Pinders ein breites Service-Spektrum. Von der Umrüstung über die Re-Motorisierung und Neuaufrüstung bis zur kompletten Modernisierung.

### Sechs Wochen Arbeit an einem Motor

Kompetenz, die über Deutschland hinaus gefragt ist. Zum Beispiel bei der Radsatz- und der Getriebearbeitung. Oder der Aufarbeitung von Motoren wie im Fall eines 800 PS starken Dieselaggregats. Bei dessen Generalüberholung nimmt Mitarbeiter Frank Fessel so gut wie alles

vorn. Das 1914 gegründete Unternehmen spezialisierte sich früh auf Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten von Schienenfahrzeugen und vertrat zudem mehrere renommierte deutsche Großunternehmen. So etwa über Jahrzehnte hinweg als Vertragswerkstatt der Krauss-Maffei AG München.

### Schienenfahrzeuge aller Art

Heute steuern Schienenfahrzeuge aller Art das



Bei Reuschling entwickelte Modul-Lok



Frank Fessel bei der Generalüberholung eines Diesellaggregates

auseinander - von den Achsen über die Kurbelwelle und Schwingungsdämpfer bis zu den Zylinderköpfen. Erst wenn später bei der Messung alle Werte stimmen, beginnt Motor-Fachmann wieder mit dem Zusammenbau. Rund sechs Wochen dauert es, bis dieser Motor wieder die Lokomotive antreibt.

### Grenzüberschreitende Zugsicherungssysteme

In einem anderen Teil der weitläufigen Halle findet die Vermessung von Radsätzen statt. Oder wie es Udo Pinders für Laien erklärt: "Die Räder dürfen auf gut deutsch gesagt nicht eiern oder wackeln, weil sie dann zu unsicherem Fahrverhalten führen. Stellen die Mitarbeiter fest, dass ein Seitenschlag vorliegt, dann wird haargenau nachgedreht, "so dass nach der Instandsetzung der Radsatz auch wieder einen ordentlichen Gleichlauf hat."

Der Großteil der Aufträge aus dem In- und Ausland entfällt zwar auf schwere Güterzuglokomotiven, doch auch die Deutsche Bahn schickt Nahverkehrstriebwagen zur Instandsetzung nach Hattingen. Die Kompetenz rund um Schienenfahrzeuge schlägt sich, so Geschäftsführer Schreiber, auch in der wirtschaftlichen Entwicklung von Reuschling nieder. "2004 haben wir mit etwa 55 Mitarbeitern vier bis viereinhalb Millionen Euro Umsatz gemacht, in 2014 werden es mit etwa 120 Mitarbeitern gut 14 Millionen Euro sein."

### Mitarbeiter als Aushilfslokführer

Tendenz steigend. Schließlich geht es im europäischen Schienenverkehr zunehmend um die Installation neuartiger technischer Sicherungssysteme, erläutert Udo Pinders am Beispiel einer schweren Güterzugmaschine. "Hier läuft ein neues Projekt aus dem Bereich Benelux/Europa. Die Aufrüstung mit einem ETCS-System im Cargobereich für Class 66 Fahrzeuge. Das ist ein neues Zugsicherungssystem." Bislang sind die Fahrzeuge in der Regel mit Sicherungssystemen für den Betrieb im Inland ausgestattet. "Und dieses ETCS-System sorgt dafür, dass sie praktisch mit einer Zugsicherung über die Grenze hinweg fahren können."

Falls der Auftraggeber nach Abschluss der Arbeiten keinen Lokführer zur Heimfahrt zur Verfügung stellen kann, dann steuern Mitarbeiter von Reuschling mit der erforderlichen Fahrlizenz das



Hier wird ein Radsatz einer Lok bearbeitet

**Schiene**nfahrzeug an seinen Bestimmungsort innerhalb Deutschlands oder bis zu der jeweiligen Grenze. Auch das gehört zum Komplett-Service.