

Die Industriebahngesellschaft Berlin (IGB)

Eine „Privatbahn“ mit ungewisser Zukunft



Als Ende Juli 2025 der Berliner „Kaffeezug“ seinen regulären Dienst einstellte, bedeutete dies vor allem eine Zäsur für die Industriebahngesellschaft Berlin (IGB), bildete die „letzte Meile“ dieses bemerkenswerten Zuglaufs doch das Brot- und Buttergeschäft des Unternehmens. Dieser Umbruch soll Anlass sein, die IGB in ihrer bisherigen Form hier zu portraituren.

Die heutige IGB wurde 1989 durch den Westberliner Senat als nicht-öffentliches Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet, um verschiedene Industrie- und Anschlussbahnen im Stadtgebiet zu betreiben. Dies betraf unter anderem die Industriebahn Neukölln, die bisher dem Bezirksamt von Neukölln, Amt für Tiefbau, Abteilung Industrie- und Hafenbahn Neukölln unterstand. 1996/1997 übertrug der Berliner Senat seine Anteile einerseits an die heutige BEHALA (Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH), die weiterhin zu 100% in Landesbesitz ist, und andererseits an einen Finanzinvestor. Über diesen wiederum gelangten die Anteile an die Connex-Gruppe. Nach diversen Umfirmierungen ist heute die Captrain Deutschland GmbH zu 50,2% Mehrheitsgesellschafter der IGB, wäh-

rend die BEHALA die restlichen Anteile innehat. Die IGB ist außerdem Mehrheitsgesellschafter der Niederbarnimer Eisenbahn-AG, die SPNV vor allem in Brandenburg betreibt.

Industriebahn Neukölln

Geschichte

Die Industriebahn Neukölln ist heute – neben dem Südhafen Spandau – einer der beiden Betriebsteile des Unternehmens.

Sie wurde im Jahr 1914 eröffnet, um den industriell stark prosperierenden Bereich am Neuköllner Schifffahrtskanal zu erschließen. Sie erhielt ihren Anschluss an den Bahnhof Berlin-Treptow des südlichen Innenringes. Nachdem man in der Anfangszeit nur mit Staatsbahnfahrzeugen bedient hatte (bis zum Übergabebahnhof Lahnstraße) und der Verschub von Wagen ab hier zu den Anschlüssen zum Teil noch mit Seilwinden oder Pferden erfolgte, schaffte man erst einige Jahre später kleine Dampflokomotiven an. Mit der Zeit wuchs der Betrieb immer mehr an, es gab zahlreiche Anschlussgleise, die unter anderem nach Süden hin den Oberhafen, Unterhafen und Osthafen (heute Hafen Britz Ost) erschlossen. Nach Norden gab es parallel zum Neuköllner Schifffahrtskanal weitere Anschlussgleise. Nach 1945

wurden bereits mehrere Anschlussgleise entfernt, unter anderem durch die neuen Bedingungen und die Lage hart an der Grenze zu Ostberlin.

Der Betrieb blieb in den folgenden Jahrzehnten immer einigermaßen überschaubar und machte wenig Furore, einer der größten Höhepunkte war die zwischenzeitliche Abstellung der gereteten GASAG-T3 auf der Industriebahn in den 1970er-Jahren.

Ende der 1980er-Jahre war man an dem Punkt angelangt, dass der Betrieb eigentlich kaum mehr als rentabel angesehen werden konnte. Einer drohenden Schließung kam jedoch ein neuer Großkunde zuvor, der seit 1993 für stabiles Aufkommen sorgte. Es handelte sich dabei um die Kaffeerösterei Jacobs, die erst wenige Jahre zuvor in der Nobelstraße einen neuen Standort bezogen hatte. Die heute zur Jacobs Douwe Egberts Peet's-Firmengruppe (JDE) gehörende Rösterei, die zu den größten in Deutschland gehört, bezieht auch heute noch Rohkaffee in Containern per Bahn. Dies war nun bereits seit vielen Jahren der letzte Güterkunde der Neuköllner Industriebahn, nachdem alle anderen Anschlüsse, so unter anderem Recyclingunternehmen am Ober- und Unterhafen schon lange nicht mehr bedient werden. Im März 2025 wurde jedoch publik, dass JDE ab

Direkt an der Neuköllner Lahnstraße passiert die Industriebahn Neukölln einige klassische Berliner „Mietskasernen“. Am 03.03.21 kehrte die DL8 (ML 700C) mit einer Fuhre Containerwagen von der Kaffeerösterei zurück und machte wenig später Kopf in der Spitzkehre, um als geschobener Zugverband den Güterbahnhof Treptow zu erreichen.



An der Lahnstraße wird auch der Neuköllner Schiffahrtskanal überquert, hier spiegelte sich am 12.08.20 Lok DL7 (ML 700C) im Wasser. Für diese Maschine war 2020 das letzte Jahr bei der IGB.

Die Funkfernsteuerung ermöglicht einen effizienten Betrieb mit nur einen Lok-Rangierführer. Während der Zug in der Spitzkehre Lahnstraße zum Stehen gekommen ist, legte der Lrf die Weiche um, um wenig später die Spitze der nun geschobenen Garnitur zu besetzen.

September 2025 ein neues Logistikkonzept umsetzen möchte. Dies beinhaltet einen Bahntransport nur noch bis zum Berliner Westhafen. Der Rest der Strecke durch die Stadt soll mit „nachhaltigen“ Elektro-LKW zurückgelegt werden. Man verspricht sich davon rationellere Abläufe als am bisherigen Standort, wo man wenig Lagerplatz habe und die aktuell für den Umschlag genutzte Fläche auch gerne anders nutzen würde. Dass damit das ohnehin stark ausgelastete Berliner Straßennetz mit zusätzlichem Verkehr belastet wird, ließen die diesbezüglichen Jubelmeldungen geflissentlich außen vor. Mit dem Ende dieses Verkehrs dürfte das Schicksal der Industriebahn Neukölln besiegelt sein.



Streckenbeschreibung

Die heute verbliebene Infrastruktur beginnt im Bahnhof Berlin Treptow Gbf, wo sich seit Beginn der 2010er-Jahre auch wieder eine große öffentliche Ladestelle befindet, die vor allem zur Baustoffentladung genutzt wird. Sie wurde durch das Baustoffunternehmen KLÖSTERS GmbH & Co. KG reaktiviert und durch die VEPAS bahnservice betrieben. In den ersten Jahren übernahm die IGB hier auch teilweise die Zustellung vom Bahnhof Neukölln, mittlerweile sind hier aber ausschließlich die großen „Player“ des Baustoffgeschäfts aktiv (v.a. ITL, HHPI). Das Gleis der Industriebahn führt dann parallel zu den Ringbahngleisen bis etwa auf Höhe der Station Sonnenallee, nördlich davon befindet sich auch noch einmal eine mehrgleisige Gruppe zur Zwischenabstellung. Hier wendet sich das Gleis dann nach Süden und senkt sich in starker Steigung hinunter zum Neuköllner Schiffahrtskanal, an dessen Ufer nun die Strecke Neukölln – Baumschulenweg unterquert wird. Danach steigt das Gleis wieder an, überquert technisch gesichert die stark befahrene Lahnstraße und führt nun noch eine kurze Strecke parallel dazu westwärts, bevor das Gleis stumpf endet. Hier befindet sich eine Spitzkehre, der Zug muss nun zurück drücken, um weiter nach Osten zu fahren. Parallel zur Lahnstraße zweigten früher mehrere Anschlussgleise zu einem Entsorgungsunternehmen und zum Osthafen (u.a. Schrottverladung) ab, von denen noch Reste vorhanden sind. Das heute noch vorhandene Gleis führt nun nach Osten, überquert den Schiffahrtskanal auf einer Stahlbrücke

und wendet sich südwärts. Danach wird das ehemalige westliche Anschlussgleis zum Unterhafen überquert und kurz darauf die Weichenverbindung, die früher die Verbindung herstellte, um jenes Anschlussgleis und die Anlagen die gen Norden parallel zum Schiffahrtskanal lagen. Hier gab es einen Baustoffumschlag und zeitweise sogar einen Anschluss zum Estrel-Hotel, wo ein Bahnsteig für Sonderfahrten vorgehalten wurde. Seit ca. 2015 ist dies jedoch Geschichte, und auch der Lokschuppen der Industriebahn ist seit einigen Jahren nicht mehr vorhanden. Die Lok wird, wenn sie nicht direkt aus Ruhleben kommt, nun bei der NME abgestellt. Das noch betriebene Gleis dagegen unterquert nun die Grenzallee. Die Stadtautobahn A100, deren Weiterführung nach Nordosten die ganze Gegend hier seit Jahren prägt und für stetige Veränderungen sorgt, wird an dieser Stelle im Tunnel geführt und unterquert damit das Industriebahngleis. Dieses führt nun in südöstliche Richtung durch ein Industriegebiet, unter anderem die großen Produktionshallen des Tabakverarbeiters Philip Morris werden passiert (ohne Anschlussgleis). Nach ungefähr 1,2 Kilometern ab der Spitzkehre Lahnstraße wird dann die Nobelstraße erreicht. Das Gleis überquert sie und liegt nun in Seitenlage parallel zur Straße gen Osten. Kurz darauf wird bereits das Gelände der Kaffeerösterei erreicht. Neben dem Hauptgleis existieren keine weiteren Gleisanlagen, der Containerschlag, der mittels Reach-Staker stattfand, erfolgt direkt von diesem Gleis aus. Insgesamt wurden so (zumindest bis Sommer 2025, siehe oben) noch gut drei Kilometer der alten Industriebahn Neukölln befahren.

Betrieb

Wie bereits erwähnt stellte bis Sommer 2025 der Transport von Kaffee den einzigen Betrieb auf der Industriebahn Neukölln dar. Der Transport des Kaffees von den Seehäfen bis zum Anschluss der IGB wurde durch eine Logistikkette von DB Cargo sichergestellt (siehe Kasten S. 82). Hier holte die IGB die Wagen ab und stellte sie zur Nobelstraße zu, wobei bis zur Spitzkehre Lahnstraße gezogen wurde, und man dann geschoben zur Rösterei in der Nobelstraße fuhr. Hier wurden die Container abgeladen und leere Container aufgesetzt, bevor der Zug wieder zurück nach Treptow Gbf (bzw. zuletzt nach Neukölln) fuhr, wobei die Lok nun natürlich bis zur Lahnstraße zog, und dann schob. Überstieg die Länge des Zuges die begrenzten Möglichkeiten des Entladegleises in der Nobelstraße



Am längsten Tag des Jahres 2024 hatten die ersten Sonnenstrahlen gerade die Brücke über den Landwehrkanal am Gbf Tretow erreicht, als ex NME-Lok ML 00613 (ML 500 C) um 06:12 Uhr ihre Reise zur Kaffeerösterei begonnen hatte.

wurde der Zug im Gbf Tretow in zwei Teile zerlegt und diese nacheinander zur Nobelstraße transportiert. Spätestens gegen Mittag (häufig schon um 9 Uhr morgens) war für die IGB das Tagwerk beendet.

Am späten Nachmittag kam eine Cargo-Lok leer aus Berlin-Nordost und holte die Wagen ab, um sie nach Seddin zurück zu bringen. Während der DB-Teil der Fahrt unter Fans als „Kaffeezug“ äußerst bekannt und beliebt war, wurde der Vor- bzw. Nachlauf der IGB hingegen häufig kaum wahrgenommen.

Die Bedienung fand nominell Mo–Fr statt, wobei es jedoch durchaus zu Ausfällen kommen kann. Standard ist auch eine Bedienpause im Sommer. So kam es dann auch, dass bereits am 31.07.25 eine, von Eisenbahnern organisierte „Abschiedsfahrt“ stattfand.

Standort Ruhleben

Geschichte

Im Jahr 1911 eröffnete die – damals noch eigenständige – Stadt Spandau den Südhafen auf der Halbinsel „Tiefwerder“, der auch seit Baubeginn ein eigenes Anschlussgleis zum Güterbahnhof Ruhleben erhielt. Baulich lässt sich der Hafen seit größeren Baumaßnahmen in den 1930er-Jahren in den Unterhafen (südlich der Schulenburgstraße) und

den Oberhafen (nördlich der Straße) gliedern. Während der Oberhafen heute nur noch äußerst spärlich genutzt wird, und das in Resten vorhandene Anschlussgleis brach liegt, ist der Unterhafen noch heute recht lebhaft. In der Frühzeit des Hafens wurden hier vor allem Massengüter wie Kohle und Baumaterial umgeschlagen. Viele Güter wanderten jedoch

später zum Westhafen in Moabit ab, der auch von größeren Schiffen angelaufen werden kann. In der Zeit der deutschen Teilung wurde der Hafen stark für den Umschlag von Treibstoff und Flüssigbrennstoff genutzt, wofür ein großes Tanklager vorhanden war. Selbiges wurde dann jedoch nach der „Wende“ geschlossen und komplett demontiert.



Nach der Unterquerung der Grenzallee passiert die Strecke einen kleinen Busbetriebshof. Am 30.04.24 schob ML00613 (ML500 C) ihre Fuhre in Richtung Kaffeerösterei.



Lok DL8 (ML 700 C) hatte am 18.06.20 den Abstieg an den Neuköllner Schifffahrtskanal geschafft und unterquerte die Gleise der Strecke Baumschulenweg – Neukölln, im Hintergrund das Estrel-Hotel vor dem Umbau.

Heute befinden sich im Südhafen unter anderem noch ein Mischwerk, das vor allem per Schiff mit Rohstoffen versorgt wird. Ferner ist hier eine Niederlassung der Spedition Pohl & Co GmbH zu finden, die sich unter anderem mit dem Transport, der Lagerung und dem Umschlag

von Papier befasst. Diese Firma ist heute bahnbetrieblich der Hauptkunde im Südhafen.

In den nächsten Jahren soll der Südhafen Spandau ausgebaut werden. Nach langen, zum Teil erbittert geführten Diskussionen wurde im Herbst 2023 tatsächlich mit Bauarbeiten begonnen. Einer der treibenden Kräfte hinter dem Ausbau ist der Betreiber des Hafens, die städtische BEHALA (Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH), zu der auch der Westhafen und der kleine Neuköllner Hafen gehören (siehe oben, zur Industriebahn Neukölln). Der Hintergrund ist, dass die Kapazitäten am Westhafen weitgehend ausgeschöpft sind, und sich Zuwächse im Frachtumschlag dort kaum noch realisieren lassen. Konkret sollen unter anderem die Kaianlagen ertüchtigt werden, um das

Anlegen größerer Schiffe zu ermöglichen, neben diversen anderen Maßnahmen soll auch eine Sanierung des Anschlussgleises zum Hafen durchgeführt werden.

Ebenfalls ausgehend vom Bahnhof Berlin-Ruhleben führt seit ca. 1910 ein Anschlussgleis nach Norden, das ursprünglich auf die Militäreisenbahn Spandau zurück geht, die seit 1892 den ehemaligen „Hamburger Bahnhof“ (heute in der Lage etwa entsprechend der S-Bahn-Station Stresow) mit verschiedenen Fabriken, vornehmlich des Rüstungssektors, auf dem Salzhof und dem Eiswerder verband. Mit der Höherlegung der Hamburger Bahn um 1910 erhielt die Trasse ihren heutigen Verlauf. An der Nonnendammallee bestand Anschluss an die Siemens-Güterbahn. Heute entspricht der Verlauf der Gleisanlagen noch in etwa bis zur Unterquerung der Hauptbahn der alten Militäreisenbahn, die dann aber weiter nach Westen ausholte und dann erst nach Norden führte, während die heute noch vorhandenen Anlagen etwas schärfer nach Norden abbiegen. Auch



Links: Nach beendeter Arbeit kehrte die Lok zurück in den Schuppen der NME an der Gradestraße, hier passierte DL8 (ML 700 C) die markanten Formsignale des Güterbahnhofs Neukölln.

diese Anschlussgleise bestehen – wenn man historische Messtischblätter untersucht – bereits seit ca. 1910.

Streckenbeschreibung

Die Anschlussbahn des Hafens beginnt im Bahnhof Ruhleben und führt nach Westen. An der Einfahrt befindet sich ein Klapp-Prellbock, der nur im Fall einer Zugfahrt von oder zur Anschlussbahn geöffnet wird, und sonst das Entlaufen von Wagen aus dem Güterbahnhof Ruhleben auf die Anschlussbahnen verhindert. Bereits kurz darauf zweigt das Anschlussgleis nach Norden ab (siehe unten). Dann senkt sich die Strecke ab, um die stark befahrene Ruhlebener Straße in einem Tunnel zu unterqueren. Im leichten Bogen wendet sich das Gleis dann nach Süden. Nach ca. einem Kilometer wird dann das Hafengelände erreicht. Hier verzweigen sich die Gleise zu mehreren Lagerhallen und schließen auch den Lokschuppen an. Am südlichen „Ende“ des Hafens, nahe der Kaimauer, befindet sich die Halle von Pohl & Co GmbH, die dem Papierumschlag dient. Das nördliche Anschlussgleis (das auf die „Militärbahn“ zurückgeht) wendet sich dagegen erst gerade westwärts und dreht dann allmählich nordwärts, es überquert dabei die Parkplätze mehrerer Möbel- und Einrichtungshäuser. Hier befindet sich noch ein Nebengleis. Dann unterquert das Gleis die Fern- und S-Bahngleise, die nach Spandau führen im rechten Winkel und überquert schranken-gesichert die Straße „Freiheit“. Dahinter befindet sich eine Weiche. Der östliche Strang führt nach Nordosten bis zu einem Tanklager der TanQuid GmbH & Co. KG am Ruhlebener Altarm, wo auf zwei Gleisen Entladeeinrichtungen für Kesselwagen vorhanden sind. Der westliche Strang dagegen erschließt ein Baustofflager und Mischwerk der Firma Deutag, wobei nur ein einzelner Strang vorhanden ist, der auch noch relativ kurz ist.

Betrieb

Am frühen Morgen erreicht ein Einzelwagenzug der DB Cargo aus Seddin den Bahnhof Ruhleben. Die IGB übernimmt dann die für sie bestimmten H-Wagen und stellt sie direkt in den Hafen bei Pohl & Co zu. Am Nachmittag vollzieht sich dieser Vorgang in der Gegenrichtung, die IGB bringt die Wagen aus dem Südhafen und übergibt sie DB Cargo in Ruhleben, die diese abends nach Seddin bringt. Das Tanklager wird ebenfalls von der IGB bedient, sie agiert hier im Auftrag diverser EVU. Meistens wird morgens zugestellt und mittags/nachmittags der geleerte Zug wieder abgeholt. Feste



Bedienzeiten gibt es nicht, aber es sind teilweise mehrere Züge pro Woche in diesem Verfahren abzufertigen. Das Deutag-Mischwerk dagegen wird deutlich seltener angefahren, hier kann es durchaus mehrere Wochen auch keine Zustellung geben, außerhalb der Bausaison ruht der Betrieb weitgehend. Wegen der begrenzten Länge der Infrastruktur werden Baustoffzüge in der Regel in mehreren Teilen zugeführt. Auch diese Aufgabe übernimmt die IGB. In der Bedienung des Kraftwerks Reuter dagegen, das ebenfalls mit einer Anschlussbahn an den Bahnhof Ruhleben angebunden ist, ist die IGB nicht involviert. Dies obliegt DB Cargo.

Leistungen auf Fremdinfrasturktur

Die IGB führt im Auftrag diverser NE-EVU auch gelegentlich Letzte-Meile-Leistungen auf Fremdinfrasturktur durch,

allerdings nur in relativ überschaubarem Rahmen. Primär waren dies in der Vergangenheit Bedienungen des Tanklagers Marienfelde, die in der Regel von/bis Berlin-Grünau durch die IGB übernommen wurden. Ferner gab es vor einigen Jahren vereinzelt Spotleistungen mit Ganzzügen, die im Werk der Daimler-Benz AG in Ludwigsfelde (Birkengrund) mit Transportern beladen wurden. Dies war jedoch – soweit bekannt – nur jeweils kurz vor den Werksferien der Fall, das restliche Jahr über findet bei diesem Kunden kein Versand von Kraftfahrzeugen auf der Schiene statt.

Fahrzeuge

Die IGB startete mit mehreren KM ML 700 C und Henschel DHG 700C sowie (nur kurzzeitig) einer Jung RC43 C. Bis ins Jahr 2020 gehörte außerdem eine eher seltene MaK G1100BB zum Fahr-

Ein Blick in die Übergabegruppe des Güterbahnhofs Ruhleben. Während 298 317 mit einer Fuhrre Kohlewagen vom Kraftwerk Reuter (im Hintergrund sichtbar) zurückgekehrt war, warteten die H-Wagen auf ihre Abholung durch die IGB.

Im Betriebsteil Ruhleben am Spandauer Südhafen wartete Lok DL 10 (MaK DE 1002) auf neue Aufgaben.



Exkurs: Betrieb und Ende des „Berliner Kaffeezuges“



Am Morgen erreichten die Bohnen ihr Ziel: So brachte am 16.06.20 die 298 313 den Zug in die Hauptstadt und passierte das Einfahrtssignal des Gbf Berlin-Neukölln am S-Bahnhof Hermannstraße.

(kau) 32 Jahre versorgte der sogenannte „Kaffeezug“ die Rösterei der Jacobs Douwe Egberts (JDE), gelegen an der Berliner Nobelstraße, mit Rohkaffee. Dieser gelangte aus Übersee per Schiff nach Bremerhaven bzw. Hamburg und anschließend per Binnenschiff nach Bremen, wo der Logistiker J. Müller Umschlag, Bemusterung und Zwischenlagerung der Ware übernahm. DB Cargo beförderte zuletzt über das Einzelwagennetz an bis zu fünf Tagen pro Woche im Nachtsprung jährlich 2.300 Waggons mit je zwei 20-Zoll Containern zwischen Bremen und Berlin via Seddin. Der Transport vom Rangierbahnhof Seddin hinein nach Berlin erfolgte als EZK (Einzelwagen-Bedienung) dabei in der Regel über die nichtelektrifizierten Gleise des südlichen Innenrings, die außerhalb dieses Zugpaars keinen regelmäßigen Zugverkehr aufweisen. Übergabepunkt zur IGB war der Güterbahnhof Treptow, gelegen nördlich des S-Bahnhofs Sonnenallee. Hier schließen die Gleise der Industriebahn Neukölln an.

Die Regeltraktion des Zuges im Abschnitt Seddin – Berlin Treptow bildete meist eine der letzten 298 des Standorts Seddin von DB Cargo. Schwammen in den letzten Jahren immer wieder 294 im Umlauf mit, so konnten sie doch bis zuletzt nicht die alleinige Oberhand erlangen. Nur im letzten Betriebsjahr waren zudem die neuen 249 (Vectron Dual) mit am Zug.

Am 31.07.25 endete dieses Kapitel Eisenbahngeschichte, als der letzte Leerzug den Güterbahnhof Berlin-Treptow verließ.

Hintergrund ist die Umstellung der Importlogistik des Konzerns Jacobs Douwe Egberts (JDE). Neu erfolgt nun eine direkte Zuführung über bestehende Intermodalzüge ab den Nordseehäfen nach Berlin Westhafen sowie der Nachlauf per Lkw.

Zum Abschied gab es noch eine Parallelfahrt der Garnitur des Kaffeezuges mit einem mit zwei „Ludmillas“ der WFL bespannten Zug über die südliche Ringbahn. **E**



Nachmittags erfolgte die Rückleistung des Leerzuges nach Seddin. Am 04.07.25 war 298 321 entlang des westlichen Innenrings in der Nähe des S-Bahnhofs Hohenzollerndamm unterwegs. Foto: Gunar Kaune

zeugpark der IGB. In den 2010er-Jahren befand sich für längere Zeit eine, von AKIEM angemietete, G1206 bei der IGB, die natürlich vor allem bei der Bedienung von Mariendorf ihre vergleichsweise massiv höhere Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen konnte. Im Jahr 2019 akquirierte die IGB dann – für Außenstehende etwas unerwartet – die beiden MaK DE1002 der HLB Basis, ein Fahrzeugtyp, der deutschlandweit nur eine überschaubare Verbreitung erlangte. In den „neuen Ländern“ und Berlin stellen die beiden Fahrzeuge jedenfalls absolute Exoten dar. Ferner ist noch immer eine der einst mehreren KM ML 700 C vorhanden („DL8“). Eigene Güterwagen sind – soweit bekannt – nicht mehr vorhanden. Darüber hinaus übernahm die NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG als eine der „Mütter“ der IGB im Jahr 2023 die KM ML 500 C „ML 00613“ der NME. Diese Lok kommt vor allem im Neuköllner Betriebsteil zum Einsatz, während in Spandau die DE1002 „regieren“.

Die Fahrgdaten wurden der Datenbank „www.rangierdiesel.de“ entnommen.

Fazit

Die IGB mit ihrem relativ scharf umrissenen Aufgabenprofil erinnert – abgesehen von den wenigen Leistungen auf Fremdinfrastuktural – noch relativ stark an die „klassischen Privatbahnen“, wie es sie in der „alten Bundesrepublik“ früher viele gab. Heute dagegen sieht dies bekanntlich anders aus, ein Teil der Bahnen hat mit verlorenem Aufkommen auf der Heimateinfrastruktur auch ihre Daseinsberechtigung verloren, ein anderer Teil hat stark expandiert und macht heute den überwältigenden Großteil des Umsatzes außerhalb des historischen „Kerns“. Als Beispiel hierfür kann die – der IGB in Spandau fast schon benachbarte – hvle dienen, die lange Zeit als OHE-Sp ein ähnliches Programm lokaler Bedienungen abwickelte, sich heute dagegen vor allem überregional als einer der großen Player im Transport von Baustoffen profiliert hat.

Doch auch die IGB kann mit Captrain und der BEHALA auf zwei starke Anteilseigner bauen und wird wahrscheinlich mit ihren markanten, orangen Fahrzeugen auch in den nächsten Jahren im Großraum Berlin aktiv bleiben, wobei sich zeigen muss, welche Auswirkungen der Verlust der Aufgaben in Neukölln haben wird. **E**

TEXT: PINCHAS UNGLAUB
FOTOS: THOMAS KABISCH