

Mit My und Not? – EuroRail am Ende

Von Karl Arne Richter

Der liberalisierte Schienenverkehrsmarkt hat in den vergangenen Jahren zu über hundert neuen Gründungen von Eisenbahnunternehmen geführt. Viele haben sich inzwischen auf dem Markt etabliert, andere setzen auf langsames aber stetiges Wachstum. Unternehmenspleiten bleiben jedoch nicht aus, spektakulärste Fälle waren in dieser Hinsicht die Zahlungsunfähigkeit der Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft Oberelbe mbH im April 2001 (u.a. in Folge des Unfalls von Haspelmoor, **BAHN-REPORT 4/01**) sowie der Konkurs der im dänisch-deutschen Grenzgebiet aktiven „PBS Eurorail“ im Jahr 2000. Diese hat jedoch ausdrücklich nichts mit der in diesem Artikel beschriebenen EuroRail zu tun, auch wenn sich zwischen beiden Fällen einige kuriose Parallelen aufdrängen: Neben der Namensähnlichkeit setzten beide Unternehmen Lokomotiven der Bauart My des schwedischen Herstellers NoHAB ein.

Da es für die betroffenen Gläubiger der zahlungsunfähigen Unternehmen teilweise um Beträge in sechsstelliger Höhe geht und die EuroRail-Konkursverfahren gerade erst begonnen haben, ist die geübte Rückhaltung von Seite der Geschädigten durchaus verständlich. Der **BAHN-REPORT** beschränkt sich aus diesem Grund auf die Darstellung derjenigen Fakten, die durch Schriftstücke und Gespräche mit den Beteiligten belegt werden können. Für eine abschließende Bewertung des Konkurses der EuroRail reichen diese Fakten nicht aus, ermöglichen dennoch einen etwas tieferen Einblick in die Hintergründe der kurzen EuroRail-Geschichte, wie er der Öffentlichkeit bisher nicht möglich war.

Hintergründe der EuroRail-Gründung

Am 15.10.2001 hatte die EuroRail (Schweiz) AG als Muttergesellschaft der EuroRail (Deutschland) GmbH sowie der EuroRail (Österreich) GmbH Konkurs anmelden müssen. Damit hatte das Unternehmen nur gut ein Jahr Bestand:

Gegründet wurde die Gesellschaft zunächst als EuroRail (Schweiz) GmbH mit Sitz in Basel, die Eintragung in das dortige Handelsregister erfolgt zum 30.05.2000. Das Stammkapital betrug gemäß schweizer Recht nur 25.000 CHF (Mindestkapital).

Begründer der Idee EuroRail waren die beiden Unternehmer Gustav A. Schulze (48% der Stammanteile), ehemaliger Marketing-Leiter des KV-Operators Intercontainer-Interfrigo (ICF), und Eberhard Fischer (48 % der Stammanteile). Beide verfügen über langjährige Erfahrungen im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs, zudem bindet beide eine langjährige Freundschaft. Frau Nitsche-Neugebauer (4% der Stammanteile), die Witwe des früheren kommerziellen Direktors der ICF, ermöglichte es aufgrund ihres Wohnsitzes im schweizerischen Basel, die Unternehmung in der fiskalisch günstigen Schweiz anzusiedeln. Gemäß schweizer Gesellschaftsrecht muss mindestens ein Gesellschafter einer GmbH im Lande wohnhaft sein.

Über den im Mineralöltransport erfahrenen Wolfgang Ladich entstand der Kontakt zur in Wien ansässigen Gamma Mineralölhandels Ges.m.b.H. und dessen Eigentümer Günter Kloodt. Ladich war bis 31.12.2000 Mitarbeiter der Eisenbahnspeedition Chemfreight – einer 50 %igen ÖBB-Tochter in Wien gewesen und brachte umfassende Branchenkenntnisse in die EuroRail ein. Durch die früheren Tätigkeiten kennen sich Ladich und Kloodt sen. schon lange Jahre. Im dortigen Kreis, zu dem auch die Geschäftsführerin der Gamma Mineralölhandels Ges.m.b.H., Helene Moser, gehört, entstand die Idee, Mineralölhandel und Mineralöltransport zu verbinden. Eine eigenen Eisenbahngesellschaft wurde gegründet, die man auch als Traktiönär der Mineralöltransporte der Gamma anstatt der bisher genutzten Staatsbahnen ÖBB und DB Cargo nutzen wollte.

Dortmund-Obereving war das erste Ziel eines EuroRail-Zuges und wurde danach regelmäßig angefahren. Am 23.05.01 war V170 1149 mit einer langen Garnitur leerer Kesselwagen bei Dortmund-Mengede in Richtung Passau (über Neuss) unterwegs. Foto: H. Reike

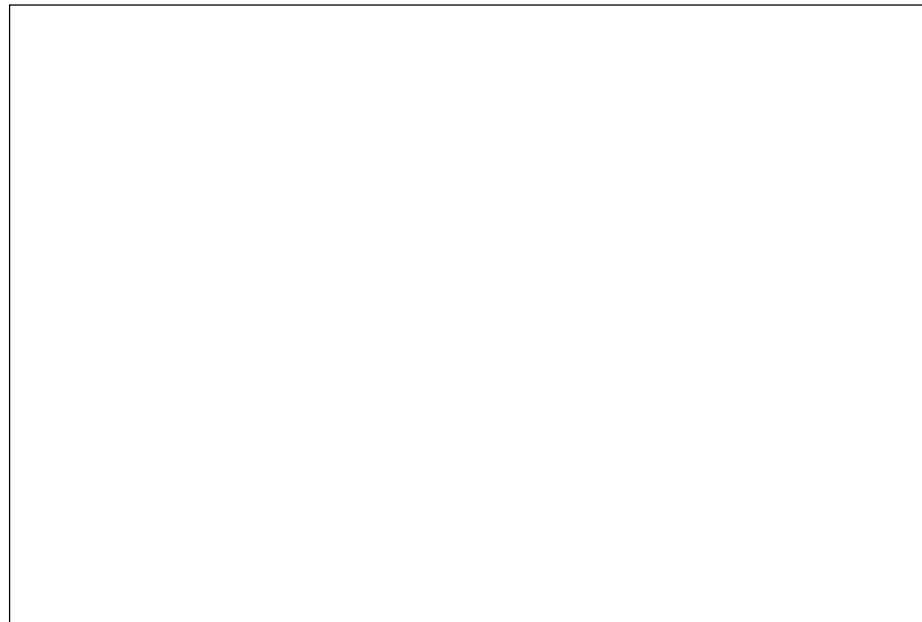
Die zunächst angedachte Strategie, zwecks schnellerem Markteintritt ein bereits bestehendes EVU zu erwerben – umfangreiche Verhandlungen hatten bereits stattgefunden – wurden jedoch unter der neuen Geschäftsführung der EuroRail verworfen.

Um die Expansionspläne umsetzen zu können erfolgt per Umwandlungsbilanz vom 20.09.2000 eine Wandlung der GmbH nach vorher erfolgter Erhöhung des Kapitals von CHF 25.000 auf CHF 100.000 in eine AG mit Sitz im steuerlich günstigen Zug statt. Geschäftsinhalt waren An- und Verkauf sowie Organisation von nationalen und internationalen Transportdienstleistungen.

Als Gesellschafter fungierten neben der ebenfalls in Zug ansässigen M.L.K. Holding AG (75%) der spätere Geschäftsführer der deutschen Tochterunternehmung Gustav A. Schulze (12,5%) sowie die Transportorganisation und -planung Fischer GbR (12,5%). Frau Nitsche-Neugebauer schied im Rahmen der Umgestaltungen als Gesellschafter aus. Als weiterer Geldgeber trat mit Günter Kloodt

der Eigentümer der österreichischen Gamma Mineralölhandels Ges.m.b.H. auf, der im Rahmen eines Darlehens eine sogenannte Betriebseinlage von weiteren 375.000 CHF einbrachte. Die treuhänderische Verwaltung des Kapitals (500.000 CHF) der erst am 12.09.2000 gegründeten M.L.K. Holding AG übernahm dabei der langjährige Freund Kloodts, der in Zug wohnhafte Deutsche Jürgen Klüsmann. Dieser war bereits von 1983 bis 1995 (Auflösung der Gesellschaft) Präsident der schweizer Gamma-Tochter Gamma-Oil AG in Zug gewesen. Interessanterweise wurde zum 21.04.2001 mit der Gamma Oil&Trade AG erneut eine Gamma-Tochter in der Schweiz gegründet, deren Präsident wiederum Klüsmann ist.

Die Geschäftsräume befanden sich wie die der EuroRail (Schweiz) in der Bahnhofstraße 28 in Zug. Gemäß schweizer Recht wird Klüsmann im Vorstand der M.L.K. Holding AG durch Francesco Castellazzi (Vizepräsident) und Andrea Semadeni (Sekretärin - im Sinne des Aktienrechts) ergänzt.



Am Abend des 28. Juni 2001 brummt eine NoHAB-Doppeltraktion mit einem beladenen Ölzug von Passau nach Emmerich durch die Weinberge nördlich von Rudesheim. Foto: J. Teubner

Castellazzi ist als Unternehmensberater tätig und zugleich Präsident der Quadris Partner AG, einem Tochterunternehmen der Quadris AG. Bei der Muttergesellschaft, einer Unternehmensberatung, ist Frau Semadeni als Prokuristin bestellt. Die M.L.K. residiert ebenfalls in Zug im gleichen Gebäude wie die Quadris Partner AG.

Da der designierte Präsident der EuroRail (Schweiz) AG Wolfgang Ladich noch keine Arbeitsgenehmigung in der Schweiz besaß, übernahm Jürgen Klüsmann zunächst den Aufbau des Unternehmens als Interimspräsident. Als Mitglieder des Vorstandes wurden weiterhin der Vizepräsident der M.L.K., Francesco Castellazzi, sowie Dr. Urs Erne, ein schweizer Rechtsanwalt, berufen.

Erste Transporte und neue Tochter EuroRail (Deutschland)

Aufgrund des Gesellschafterhintergrundes konnten bestehende Kontakte im Mineralölgeschäft genutzt werden, der erste Zug in Deutschland verkehrte am 12.12.2000 mit Schweröl von Ingolstadt nach Dortmund. Die eingesetzten Lokomotiven vom Typ NoHAB My und das Zugpersonal wurden durch Vermittlung von Eberhard Fischer, der auch eine EuroRail-Repräsentanz in Würzburg betrieb, bei der Norddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (NEG) angemietet. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bediente man sich mangels eigener Konzession des Zweckverbandes Kandertalbahn, einer Museumsbahn in kommunalem Besitz, deren Oberster Betriebsleiter seit August 2000 der EuroRail-Gesellschafter Schulze war. Neben dem raschen Ausbau der Ölverkehre schaffte sich die EuroRail mit dem Transport von Windbruchholz (überwiegend aus dem Schwarzwald) vorübergehend ein zweites Standbein. Als Subunternehmer trat dabei bis Mai 2001 die Dresdner ITL Eisenbahn GmbH auf, welche die Züge mit eigenen Loks (und eigenem Personal) bespannte. Für die deutschen Züge wurde am 13.03.2001 die EuroRail (Deutschland) GmbH

als 100-prozentige Tochter der EuroRail (Schweiz) AG in das Handelsregister eingetragen, Gustav A. Schulze ist dort alleiniger Geschäftsführer. Schnell konnte die EuroRail ihre Verkehre ausbauen, die Schweizer AG akquirierte und kalkulierte dabei die Angebote und Leistungen, die EuroRail (Deutschland) wurde vorrangig als Traktionär genutzt. In das eigentliche Geschäft wie auch die Kalkulation war die GmbH nach Aussage des Geschäftsführers nie involviert. Ende Februar 2001 löste Wolfgang Ladich dann Jürgen Klüsmann als Präsident der EuroRail (Schweiz) AG mit Einzelunterschrift ab. Aufgrund der schnell wachsenden Transporte im Mineralöl- und Holzverkehr reichten die gemieteten Loks bald nicht mehr aus. Neben vielen wechselnden Transportrelationen und meist als kurzfristiges Spot-Geschäft wurden v. a. Ganzzüge von Passau nach Neuss Hafen, Dortmund und Emmerich (weiter nach Amsterdam Westhafen) sowie zwischen Neustadt (Donau) und Regensburg-Ölhafen bespannt. Zur wichtigsten Relation entwickelte sich ab April 2001 der Schweröl-Transport von der Slowakei sowie Österreich über Passau (Übernahme von der ÖBB) und Emmerich (Übergabe an die niederländische „ACTS“) nach Amsterdam im Auftrag der Gamma. Von den Niederlanden nach Regensburg wurden Ganzzüge mit Diesellokomotiven neu für die Schiene gewonnen. Neben den Zügen für Gamma wurde auch Züge für BP und Mabanaft gefahren.

Weitere Loks für die EuroRail

Neben mehreren NoHAB-Loks von Eurotrac/NEG mietete man ab Ende Mai 2001 auch Maschinen der Bauart V200 (M62) durch die EuroRail (Deutschland) aus dem Bombardier-Pool für die Bespannung der Züge an. Ende April konnte die EuroRail (Deutschland) zudem als zusätzliche Traktionsmittel die beiden Loks W232.01 sowie .04 der Ernst Schaufele Schienenverkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (ESS) anmieten, am 18. Mai kam es zur Unterzeichnung eines Kaufvertrages,

der aber im September 2001 wieder aufgelöst wurde. Aufgrund eines Ende Januar 2002 noch laufenden Rechtsstreits bezüglich der beiden ESS-232 wollte das Unternehmen Schaufele zu den weiteren Gegebenheiten in diesem Zusammenhang derzeit keine Aussagen treffen. Nach der Rückgabe der W232.01 und 04 an die ESS kamen ab 31.07.2001 vorübergehend auch Doppeltraktionen aus den modernisierten V100.4 „Grasshopper“ und „Weiser Beer“ des Bombardier-Pools vor den Zügen zum Einsatz. Aus dem Bombardier-Lokpool verstärkte außerdem die frisch hauptuntersuchte W232.05 „Helene“ – benannt nach der Gamma-Geschäftsführerin Helene Moser – (ex DB 231 015) bereits ab Mai den EuroRail-Lokomotivpark, im Juni 2001 kam die V180.001 (ex-DB 228 168) des Bombardier-Pools hinzu.

Vom 19.07. bis 14.09.2001 übernimmt die EuroRail (Deutschland) zudem die Zuführungsfahrten von Heimbildshausen nach Gerstungen für rail4chem, die diese den Hauptlauf von Gerstungen nach Ludwigshafen auf E-Traktion umgestellt hatte.

Als W232.05 schon nach wenigen Monaten im September (Rückgabe am 22.09.2001) wegen verschiedener Schäden ebenfalls nicht mehr dem Betriebsdienst zur Verfügung stand, wurden als Aushilfe kurzfristig eine 145-CL sowie eine W232 von rail4chem angemietet. Doch weitere Defekte an den Loks häuften sich: W232.01 erlitt Anfang Juni 2001 Tatzlagerschäden, V200.006 am 04.06. einen Motorbrand im Bahnhof Altena (Westf.), V170 1147 blieb am 30.06. nahe Bielefeld mit Motorschaden auf der Strecke, V200.010 musste am 20.07. mit Ölaustritt im Würzburger Hbf (der über einem Trinkwasserschutzgebiet liegt) gestoppt werden. Neben der nach Wassereintrich schadhaften V200.008 musste die vom 12.-14.09. angemietete „Blue Cat“ (V100.4) auch mit einem Schaden in Aschaffenburg abgestellt werden. Wie fast bei allen Lokmietungen trat dabei die deutsche GmbH als Mieter auf, die Kosten wurden an die schweizer AG fakturiert.

Mangelnde Betriebssicherheit?

Vielfach kam es zu Vorwürfen der mangelhaften Wartung von Lokomotiven durch die EuroRail (Deutschland) sowie des schlechten Zustandes der eingesetzten Kesselwagen. Ein Mitarbeiter einer NE-Bahn berichtete dem **BAHN-REPORT** zudem über einen „auffallend schlechten“ Unterhaltungszustand der Mietkesselwagen. Am 03.05.01 gegen 15.30 Uhr setzte eine feste Bremse am EuroRail-DFG 80376 Passau - Dortmund bei Neustadt/Aisch rund 14 km Bahnböschung partiell in Brand und beschädigte das in Gleismitte liegende LZB-Kabel. Die Strecke musste vorübergehend voll gesperrt werden, das Eisenbahn-Bundesamt stellte den schadhaften Kesselwagen sicher und nahm Ermittlungen auf, die Ende August ergebnislos verliefen: Die genaue Ursache war trotz durchgeführten Untersuchungen nicht feststellbar. Als Mieter der Kesselwagen fungierten in den meisten Fällen die Auftraggeber der Trans-

porte, damit fällt die laufende Unterhaltung nicht in den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahnunternehmens. Lediglich von Juli bis Ende August 2001 mietete die EuroRail (Schweiz) für Mabanaft-Transporte Niederlande – Fürth/Regensburg ca. 40 Wagen an.

Auch seitens der Lokvermieter häuften sich die Klagen: Die Vossloh Schienenfahrzeugtechnik GmbH (VSFT), welche die NoHAB-Loks zwischenzeitlich vom Schwesterunternehmen Eurotrac übernommen hatte, zog nach eigener Aussage angesichts ausbleibender Mietzahlungen und mangelhafter Ausführung der Fristarbeiten die Notbremse und ließ die Loks am 06.08. vorübergehend betrieblich durch die DB Netz AG stilllegen (d.h. die Loks durften den Bahnhof, an dem sie sich befanden, nicht mehr verlassen). Trotz dieser Anweisung verkehrten die Maschinen V170 1131 und 1138 nach Aussage des Vermieters weiterhin vor Zügen.

Die Verhandlungen nach Stilllegung der Maschinen führten letztlich mit Datum 30.08.2001 zum Verkauf der fünf NoHABs V170 1127, 1138, 1149, 1151 sowie 1155 an die EuroRail (Schweiz), die Wartung erfolgt aber weiterhin durch den Werkstattstützpunkt Haldensleben der Euro-Trac. Noch am selben Tag wurden alle Lokomotiven an die Wiener Gamma weiterveräußert, da die EuroRail (Schweiz) nicht über die nötigen Finanzmittel zum Kauf der Maschinen verfügte.

Neue Tochter & Streit über Trassenentgelte

Als weitere 100%-Tochter der EuroRail AG wurde im Juni 2001 die EuroRail (Österreich) GmbH gegründet, deren Geschäftsführer Gerald Retscher, vormals Marktbereichsleiter Mineralöl/Chemie bei der Generaldirektion der ÖBB in Wien ist. Die EuroRail (Österreich), deren Stammkapital 40.000 Euro beträgt, ist aber bisher nicht in Erscheinung getreten. Nachdem für die EuroRail-Verkehre in Deutschland bisher weiterhin die Kanderthalbahn als EVU genutzt und die Rechnungen an die schweizer EuroRail AG weitergereicht wurden, folgte Anfang September 2001 die Zulassung der EuroRail (Deutschland) als EVU.

Da die EuroRail (Schweiz) aufgrund des verschobenen Starts des neuen Trassenpreissystems (TPS) der DB Netz AG nicht bereit war, die aufgrund der späteren Realisierung (01.04. statt 01.01.2001) entstandenen zusätzlichen Kosten zu tragen, wurden im ersten Halbjahr 2001 einige Rechnungen der DB Netz AG an den ZV Kandertalbahn durch die EuroRail (Deutschland) GmbH nicht beglichen. Die durch die spätere Einführung des neuen TPS entstandenen Kosten beziffert der Geschäftsführer der EuroRail (Deutschland) mit rund 175.000 DM. Seitens der EuroRail (Schweiz) AG wollte man den Ausgang des angeblich durch ein deutsches Eisenbahnunternehmen angesprochenen Verhandlung abwarten. Als Folge wurde nach Aussage des Geschäftsführers der EuroRail (Deutschland) als bisher auftretendem Traktionär die Trassenvergabe verweigert. Im Folgenden

nutzte man die bestehenden Kontakte zur Neckar-Schwarzwald-Alb Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH (NeSA), mit der man in Kooperation Bauzugdienste abwickelte und die Trassenbestellungen für EuroRail-Bauzüge übernahm.

Das Ende nach nur einem Jahr

Die bereits seit April 2001 andauernden Differenzen zwischen dem Vorstand der EuroRail (Schweiz) AG und dem Aktionär Fischer führten im August 2001 zum Ausscheiden des Würzburger Unternehmers. Die Anteile der EuroRail-Muttergesellschaft entfielen nun auf M.L.K. (85,7%) sowie Gustav A. Schulze (14,3%). Bereits Mitte September zeichnete sich eine Wende im Aufwärtstrend der EuroRail ab. Nach Auskunft des ehemaligen Präsidenten der EuroRail (Schweiz) AG führte die unklare finanzielle Lage, v.a. im Bezug auf die deutsche Tochter, zu einer Verlagerung des Großteils der umfangreichen Transporte für Gamma auf DB Cargo, bzw. railion benelux (in den Niederlanden). Laut Auskunft der Gamma-Geschäftsführerin Moser waren jedoch die durch EuroRail nicht in der vereinbarten Qualität erbrachten Dienstleistungen Hauptgrund für den Abzug der Transporte. Dem hält die EuroRail (Deutschland) entgegen, dass nach Konkurs der Zuger AG mehrere Kunden eine Fortführung der Transporte wegen der hohen Qualität durch die EuroRail (Deutschland) wünschten. Von diesem Zeitpunkt an wurden die seitens der EuroRail (Deutschland) für die Traktionsleistungen in Rechnung gestellten Beträge durch das Schweizer Mutterunternehmen nach Aussage des Geschäftsführers der GmbH nicht mehr beglichen.

Nachdem die durch den Präsidenten der EuroRail (Schweiz) prognostizierten hohen Gewinne angesichts der Entwicklun-

gen nicht mehr glaubwürdig erschienen, wurde die bisherige Einzelunterschrift zunächst in eine Kollektivunterschrift zu zweien umgewandelt. Da sich die vorgefundene Finanzlage nur sehr unklar darstellte und den bestehenden Rechnungsschulden nun kaum mehr Einnahmen gegenüberstanden, wurde auf der Gesellschafterversammlung am 12.10.2001 ein Konkursantrag beschlossen. Das Konkursamt Zug eröffnete daraufhin am 15.10.2001 das noch immer andauernde Konkursverfahren.

Über den Grund des Konkurses war nur wenig zu erfahren, die fehlerhaften Kalkulationen, die mangelhafte Buchführung sowie das zu schnelle Unternehmenswachstum dürften aber nach Aussage mehrerer Beteiligter als Hauptgründe angesehen werden.

Auch Ende Januar 2002 war das Konkursverfahren noch nicht abgeschlossen. Der Gläubigerplan, welcher Auskunft über den Deckungsgrad der Forderungen Auskunft gibt, kann nach Auskunft des Zuger Konkursamtes aufgrund der momentanen Arbeitsüberlastung erst im Verlaufe des Sommers 2002 erstellt werden. Ein Großteil der Gläubiger wird aber nur einen geringen Teil des eingeforderten Geldes zurückerhalten, die unruhlichen Vorkommnisse und die unklaren Finanzstrukturen der EuroRail haben Auswirkungen auf die gesamte NE-Szene.

Ein führender Mitarbeiter eines EuroRail-Geschäftspartners formulierte treffend: „Es ist äußerst bedauerlich, dass einzelne schwarze Schafe in der Bahnbranche die vorbehaltlose Zusammenarbeit der NE-Bahnen so nachhaltig stören. Für die Entwicklung der NE-Bahnen ist die Sache mit EuroRail absolut kontraproduktiv, dem NE-Schienengüterverkehr haben gewisse Leute einen Bärendienst erwiesen...“

Die Zukunft der EuroRail-Töchter

Das vorläufige Aus der schweizer EuroRail AG hatte zunächst kaum Einfluss auf die Geschäftsfähigkeit der deutschen Tochter. Weiterhin verfügte diese noch über die fünf Mietlokomotiven der Gamma.

Die aus dem Bombardier-Pool stammenden „Weiser Beer“ (Rückgabe am 24.09.01), V180.001 (13.11.01), V200.010 (07.12.01) sowie „Grasshopper“ (20.12.01) wurden zwischenzeitlich zurückergeben. V170 1138 der Gamma, bereits Mitte September nach einem Kühlerschaden in Neuss abgestellt, wurde am 19.11. nach Dortmund zur Reparatur geschleppt. Aufgrund von Fristabläufen trafen am 27.12. auch die Loks 1151 und 1155 in Haldensleben ein, Ende Januar waren dort mit V170 1125 und 1149 alle weiteren Gamma-Loks abgestellt.

Nachdem Lokomotivvermieter vehement noch ausstehende Mietschulden einforderten, sah sich die deutsche EuroRail gezwungen, eventuell ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Der vorläufige Insolvenzverwalter der EuroRail (Deutschland) prüfte Ende Januar, ob das Insolvenzverfahren eröffnet und der Betrieb, der nicht unterbrochen wurde, weitergeführt werden könnte.

Bei den an die GmbH herangetragenen Forderungen handelt es sich nach Auskunft des Geschäftsführers u.a. um die noch ausstehenden Mietforderungen der Firmen Bombardier bzw. Schaufele in Höhe von rund 300.000 Euro. Der ZV Kandertalbahn verlangt zudem von der EuroRail (Schweiz) die Erstattung von ca. 600.000 Euro für bestellte Zugtrassen. Zwischenzeitlich hat der ZV zudem festgestellt, dass der ehemalige oberste Betriebsleiter (Schulze hatte sein Amt im November 2001 niedergelegt) und gleichzeitige Geschäftsführer der deutschen EuroRail GmbH ohne Vollmacht des Zweckverbandes Kandertalbahn Trassenbestellungen abgeschlossen hatte.

Die noch bei EuroRail (Deutschland) beschäftigten 11 Lokführer und ein Lokführer/Wagenmeister wurden jedoch weiterhin für Überführungsfahrten von Bombardier genutzt sowie an die Firmen NeSA, Eisenbahn-Logistik-Pirna GbR (ELP) sowie Logistik und Transport (LUT, Rahmenvertrag von Juni bis Dezember 2001) verliehen. Pikanterweise stammt ein Teil der EuroRail-Lokführer aus dem Bestand der im April 2001 Konkurs gegangenen EBGO aus Dresden. Deren direkte Nachfolgesellschaft ist die ebenfalls in Pirna angesiedelte ELP, die sich wie auch schon die EBGO im Besitz des Ehepaars Vogel befindet.

Die EuroRail (Österreich) GmbH befand sich ebenfalls Ende Januar in der Auflösung, nachdem Verkaufsversuche ohne Ergebnisse verlaufen waren.