



Cargovák 1Q 2022



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Mit der Expansion der ČD Cargo auf ausländische Märkte steigt auch die Zahl der Arbeitnehmer im Ausland. Ende März waren fast 70 Mitarbeiter in unseren ausländischen Niederlassungen tätig. Und da alle Mitarbeiter das Recht haben, über die Geschehnisse in unserem Unternehmen informiert zu werden, haben wir beschlossen, eine deutschsprachige Version unserer internen Zeitschrift Cargovák zu erstellen. Sie sollten diese vierteljährlich elektronisch in Ihre E-Mail-Postfächer bekommen, mit einer Auswahl interessanter Artikel und Neuigkeiten aus unserem Unternehmen. Wir möchten Sie über die Ergebnisse unserer gemeinsamen Arbeit, erfolgreiche Geschäftsfälle, sicherheitsrelevante Angelegenheiten usw. auf dem Laufenden halten.

Ich hoffe, dass Ihnen die deutsche Version von Cargovák gefällt, dass Sie den Inhalt interessant finden und natürlich freuen wir uns auf Ihre Anregungen und Kommentare, oder sogar interessante Beiträge, die wir wiederum veröffentlichen könnten.

Michal Roh



Am 24. Januar 2022, also kurz nach der Übernahme durch ČD Cargo, besuchte die Lokomotive TRAXX 388.001 zum ersten Mal den deutschen Grenzübergangsbahnhof Bad Schandau. Erster Versuch war ein „Solo-Versuch“, um Schaltungen beim Wechseln von Traktionssystemen und Sicherungseinrichtungen zu testen. Einige Stunden später brachte sie jedoch einen Getreidezug nach Bad Schandau. Nur wenige Tage später besuchte die Maschine 388.004 auch die Slowakei.

Foto: Jan Valový

OBSAH

03

Beförderungen von Schwerheizöl nach Liberec

Die Erdgaspreise schießen in die Höhe, weshalb die Verbrennung anderer Brennstoffe ins Spiel kommt. So kehrten sie beispielsweise im Heizwerk Liberec vorübergehend zur Wärmeerzeugung durch die Verbrennung von Schwerheizöl zurück.



04

Sicherheitsmanager der ČD Cargo

Die Einrichtung der Position eines Sicherheitsmanagers ist eng mit der grundlegenden Erweiterung der Eisenbahnsicherheitsanforderungen der Europäischen Union verbunden.



Wie wir im Jahr 2021 abgeschnitten haben

Im Jahr 2021 beförderte die ČD Cargo 60,196 Millionen Tonnen an Gütern auf dem heimischen Markt, das sind rund 2 % mehr als im Jahr 2020. Die größten Mengenüberschreitungen im Vergleich zum Vorjahr wurden bei den Rohstoffen Eisen und technische Erzeugnisse, feste Brennstoffe und Baustoffe erzielt. Der größte Mengenrückgang im Vergleich zum Vorjahr war dagegen im kombinierten Verkehr zu verzeichnen. Unsere ausländischen Niederlassungen und Tochtergesellschaften haben im vergangenen Jahr mehr als 8 Millionen Tonnen Güter transportiert, was ebenfalls eine deutliche Steigerung bedeutet.

Im Bereich der Warengruppe Eisen- und Maschinenbauwaren wurden 2021 fast 1,5 Millionen Tonnen mehr transportiert als 2020. Die Ergebnisse spiegeln den Boom in der Metallindustrie wider. Dies führte zu einer Reihe neuer Transporte, darunter der Transit von Manganerz von Polen über die Tschechische Republik in die Slowakei, die Verschiffung von Blechcoils von der Eisenhütte in Osoppo (Italien) nach Ostrava mit Umschlag per Lkw nach Polen und eine Reihe neuer Transporte von Eisenschrott, beispielsweise nach Polen oder Italien. Die Zusammenar-

beit mit Tochtergesellschaften und ausländischen Niederlassungen wird für die Gewinnung neuer Geschäfte immer wichtiger.

Bei der Warengruppe Baustoffe lag das Transportvolumen 2021 ebenfalls

über dem Plan und dem Vorjahr. Positiv wirkten sich die aktive Handelspolitik in Bezug auf die Lieferung von Lockout-Lieferungen und der Anstieg der Kalksteinlieferungen im Zusammenhang mit der günstigen Entwick-

lung im metallurgischen Sektor (Dolomiten-Kalkstein) und im Energiesektor (erhöhte Stromerzeugung) aus. Der Transport von entschwefeltem

Fortsetzung auf Seite 2



Eine Ware, deren Leistung im Jahr 2021 durch eine Reihe von Faktoren beeinträchtigt wurde, war der intermodale Verkehr.

Foto: Lukáš Růžička

Wie wir im Jahr 2021 abgeschnitten haben

Fortsetzung von Seite 1

Kalkstein zu deutschen Kraftwerken wurde von der Niederlassung Deutschland übernommen. Auch der Transport der Betonprodukte des Unternehmens entwickelte sich positiv. Einer der wichtigsten neuen Aufträge war

Auch die Beförderungen im Bereich der Warengruppe **Chemikalien und flüssige Brennstoffe** nahmen im Vergleich zum Vorjahr zu. Aus Deutschland wurden Brennstoffe in etwa der gleichen Menge importiert, aber die Stillstände bei PPS Děčín verursachten erhebliche Probleme. Die Stabilität bei

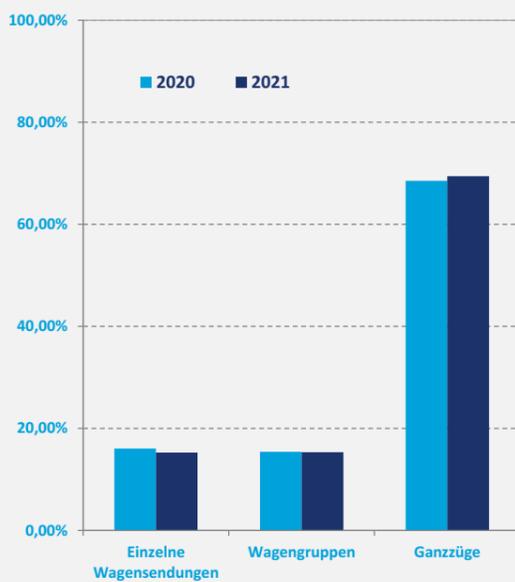
geleert und die Verschiffungen auf Ad-hoc-Geschäftsfälle beschränkt, sowohl im Export als auch im Transit durch die Tschechische Republik. Die Mineralwassertransporte wurden in Zusammenarbeit mit den Tochtergesellschaften in der Slowakei und in Ungarn auf einem Standardniveau gehalten. Der

Russland eingeschränkt. Positiv zu erwähnen ist z.B. die Inbetriebnahme der Strecke Lovosice - Lehrte - Rotterdam mit einer Lokomotive der ČD Cargo auf der gesamten Strecke. Leider ist im Bereich **Automotive** ein erheblicher Mangel an elektronischen Bauteilen für die Automobilproduktion zu verzeich-

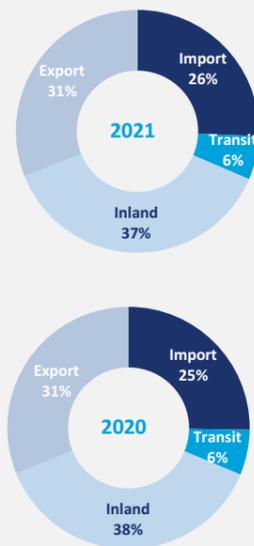
Die Auslandsniederlassungen in Österreich und Deutschland blicken ebenfalls auf ein erfolgreiches Jahr zurück, da sie an der Durchführung regelmäßiger Transporte beteiligt waren (Kalkstein zu deutschen Kraftwerken, Autos, LKW Walter-Sattelaufleger nach Rostock, Zement aus der Slowa-

Anteil am Transport ČD Cargo, a.s.

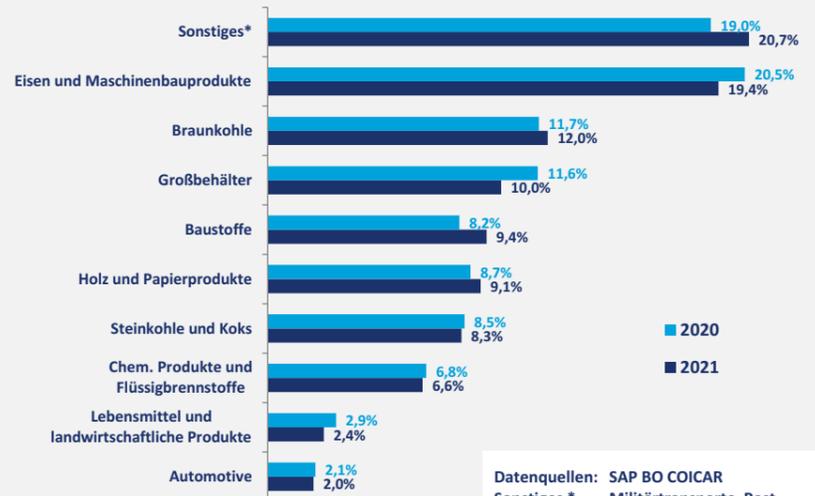
Nach den Sendungsarten



Nach der Transportart



Nach einzelnen Warenarten



Datenquellen: SAP BO COICAR
Sonstiges * Militärtransporte, Post, außergewöhnliche Ladungen, DIAKONIE, Wagen der Kunden u. ä.

Grafik: Leona Pecková

der Herbsttransport von Bauschutt aus der Lausitz zur CELIO-Deponiebrücke.

Während in der ersten Jahreshälfte die Leistung im Bereich der Warengruppe **Braunkohle** rückläufig war und einige Kraftwerke und Heizwerke nur noch Hackschnitzel verfeuerten, war das Jahresende durch eine erhöhte Nachfrage nach Lieferungen dieses Rohstoffs gekennzeichnet. Dies war eine logische Folge der Situation auf dem Energiemarkt, als die Strom- und Gaspreise sehr hoch waren und eine große Nachfrage nach Kohle sowohl von Kraftwerken als auch von Heizwerken bestand. Trotz vorübergehender Kapazitätsengpässe stabilisierte sich die Versorgungslage allmählich, und es gab nirgendwo eine Notsituation. Die Produktion der Rohstoffe Kohle und Koks schwankte im Laufe des Jahres. Diese Entwicklung wurde sowohl durch die Drosselung der Produktion bei OKD als auch durch die veränderte Situation in den polnischen Bergwerken beeinflusst. Im Frühjahr gab es in Polen einen Überschuss an Kohle, aber als die Stromerzeugung zunahm, reichte die Produktion nicht mehr aus, und die Hauptaufgabe der polnischen Bergwerke bestand in der Versorgung der polnischen Kraft- und Heizwerke. Erst dann kamen andere Kunden herein. Heute wird ein großer Teil der Transporte mit der Tochtergesellschaft CD Cargo Poland abgewickelt. In der Tschechischen Republik nimmt die Bedeutung der **Steinkohle** für die Energiewirtschaft allmählich ab, aber ihre Bedeutung für die Metallurgie ist unbestritten. Dies spiegelt sich auch in der Zunahme der Beförderungen im Bereich **Koks** im Vergleich zum Vorjahr wider.

der Beförderung von Kraftstoffen aus Deutschland konnte vor allem dank des Einsatzes von eigenen Wagensarnituren der ČD Cargo aufrechterhalten werden. Mit dem langsam steigenden Verbrauch von Flugbenzin auf dem Prager Flughafen stieg auch das Volumen der Flugbenzulinlieferungen, einschließlich der Inlandsstrecken, leicht an. Bei den Düngemitteltransporten war die Situation uneinheitlich, so wurde beispielsweise ein Teil der Transporte von Polen nach Ostböhmen auf Lkw verlagert. Andererseits wurden die Düngemitteltransporte nach Deutschland (in Zusammenarbeit mit der Niederlassung), die ursprünglich in größerem Umfang auf der Elbe durchgeführt wurden, erfolgreich umgesetzt.

Die Ergebnisse in der Warengruppe **Holz- und Papierprodukte** sind durchweg gut, was das Ergebnis der aktiven Geschäftspolitik der ČD Cargo bei der Beseitigung von Kalamitätsholz ist. Kalamitätsholz wurde auch aus einer Reihe von neuen Gebieten entfernt - Erzgebirge, Liberec, Lausitzer Gebirge, usw. Das Holz wird nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland - Österreich, Polen, Rumänien - verarbeitet. Diese Transporte werden mit Tochtergesellschaften oder ausländischen Niederlassungen durchgeführt. Durch den Ausbau der Transportarme hat sich jedoch der Wagenschlag erhöht. Der Wettbewerbsvorteil der ČD Cargo ist der langfristige Einsatz der Innofreight-Technologie, insbesondere der GigaWood-Aufbauten.

Getreidelieferungen haben den größten Einfluss auf die Ergebnisse der Warengruppe **Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse**. Nach einem vielversprechenden Jahresbeginn haben sich die Silos allmählich

Transport von Zuckerrüben nach Hrušov nad Jeřišovkou wurde ebenfalls in Zusammenarbeit mit CD Cargo Slovakia durchgeführt.

Die Leistungen im Bereich Warengruppe **Sonstige** wurden durch einen leichten Rückgang der Posttransporte beeinflusst, die aufgrund von Schließungen (Bezprávi, Eisenbahnknoten Pardubice) einen Teil der Transporte auf die bereits modernisierte Autobahn D1 verlagerten. Im Gegensatz dazu stiegen die Transporte von neu hergestellten Eisenbahnwaggons. Wir führten Transporte der Armee nach Litauen, Lettland und auf inländischen Strecken durch. Es ist uns auch gelungen, Transporte von Transformatoren zu erhalten, die wichtigsten davon sind Transporte zum Kernkraftwerk Mochovce. Das Portfolio der Geschäftsfälle wird durch die Bereitstellung von Diagnosezügen für die Eisenbahnverwaltung vervollständigt.

Der **kombinierte Verkehr** im Jahr 2021 wurde von vielen globalen Faktoren beeinflusst. Neben der Covid-19-Pandemie, die sich auf die Einschränkung der chinesischen Hafentätigkeit auswirkte, waren die wichtigsten Auswirkungen die ungeordneten und chaotischen Schiffsbedingungen zwischen Ostasien und Europa, die zu einem erheblichen Anstieg der Schiffsfahrtspreise und einer Verringerung der Zuverlässigkeit und Leistung führten. Die Havarie der Ever Given im Suezkanal beeinträchtigte die Schifffahrt für viele Monate und hatte natürlich auch Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr. Der Mangel an elektronischen Bauteilen für die Autoproduktion hat ebenfalls zu einigen Einschränkungen geführt - so wurde beispielsweise die Ausfuhr von Autos in Containern nach

nen, der in den meisten Automobilunternehmen zu Produktionseinschränkungen oder sogar -stillständen geführt hat. Auch bei dieser Ware war die schlechte Qualität des Transports in Richtung Deutschland über den PPS Děčín ein großes Problem aufgrund des begrenzten Durchsatzes, zum Beispiel während der Streckensperrungen.

kei zu verschiedenen Bahnhöfen in Österreich, Holz zu verschiedenen Bahnhöfen in Österreich usw.) und den Transport einer Reihe von Ad-hoc-Geschäftsfällen von Holz, chemischen Produkten, neu hergestellten Innofreight-Aufbauten usw. organisierten.

Michal Roh

Aufsichtsrat

Der einzige Aktionär der České dráhy, a.s. hat in Ausübung seiner Befugnisse in der Hauptversammlung der ČD Cargo, a.s. vier neue Mitglieder des Aufsichtsrates mit Wirkung vom 16. März 2022 genehmigt.

Der Vollständigkeit halber stellen wir die neue Zusammensetzung des Aufsichtsrates vor:

Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats wurde **Mgr. Michal Kraus, MSc. gewählt, und Mitglieder sind Ing. Mgr. Bc. Jan Kasal, Mgr. Drago Sukalovský und Tomáš Vrbík.**

Im Jahr 2018 wählten die Beschäftigten des Unternehmens zwei Mitglieder für eine Amtszeit von 5 Jahren, deren Mandat am 30.11.2023 ausläuft.

Die von den Arbeitnehmern gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats sind **Herr Radek Nikola und Bc. Marta Urbancová.**

Der Sekretär des Aufsichtsrates ist **Ing. Josef Kreische.**

Rufen wir uns die Rolle des Aufsichtsrates in Erinnerung.

Der Aufsichtsrat ist das Kontrollorgan des Unternehmens, das sich in seiner Tätigkeit nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch und anderen Rechtsvorschriften, der Satzung und den von der Hauptversammlung beschlossenen Grundsätzen und Leitlinien richtet, sofern diese nicht im Widerspruch zum Gesetz stehen.

Der Aufsichtsrat überwacht im Rahmen seiner Zuständigkeit u.a. die Erfüllung der Aufgaben des Vorstands und die Durchführung der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft, nimmt Stellung zu dem von der Hauptversammlung zu erörternden Bericht über die Geschäftstätigkeit und die Vermögenslage der Gesellschaft, und nimmt Stellung zu dem von der Hauptversammlung zu genehmigenden Entwurf des jährlichen Geschäftsplans einschließlich der Geschäftsstrategie.

Věra Drncová

Wärme für die Einwohner von Liberec

Die Geschichte des Heizwesens und der zentralen Wärmeversorgung in Liberec ist eng mit der Entwicklung der Industrie und dem Bau neuer Wohnsiedlungen in den 1960er Jahren verbunden. Die Kapazität der Quellen in den Industriebetrieben reichte nicht mehr aus, und es war notwendig, kleinere Nahwärmanlagen zu bauen.

Die Situation begann sich nach der Entscheidung für den Bau einer zentralen Energie- oder Heizquelle zum Besseren zu wenden. In Anbetracht der schwierigen Verkehrsbedingungen, z. B. des starken Gefälles der Strecken, entschied man sich für den Bau eines Heizwerks, das mit Heizöl betrieben wird. Die Vorteile lagen auf der Hand: die Verfügbarkeit von Öl aus der Sowjetunion sowie der akzeptable Preis

und die Qualität von Schweröl (Heizöl). Der Bau des Heizwerks begann 1972 und wurde 1977 abgeschlossen.

Das Heizwerk wurde nach und nach an alle Wohnsiedlungen in Liberec, an die meisten Schulen und andere wichtige Gebäude sowie an viele Industrieanlagen angeschlossen. Damals trug die zentrale Quelle bereits zur Reinheit der Stadtluft bei, indem sie eine große Anzahl lokaler Kesselhäuser, darunter mehr als zwei Dutzend große Heizwerke von Unternehmen, abschaltete. Schweres Heizöl in einer Menge von bis zu 45-50 Tausend Tonnen pro Jahr wurde natürlich per Bahn an das Heizwerk geliefert. Später wurden im Rahmen der Ökologisierung der Produktion die Brenner der Grundkessel auf Zweistoffbrenner (Heizöl und Erdgas) umgerüstet, die

eine kombinierte Verbrennung ermöglichen und so die Schwefeldioxidemissionen verringern.

Heute versorgt das Heizwerk fast 13 Tausend Haushalte vor allem in den Wohnsiedlungen in Liberec, mehr als 120 weitere Kunden aus dem tertiären Sektor und zehn Industrieunternehmen mit Wärmeenergie. Seit 1999 ist das Heizwerk technologisch mit TER-MIZO verbunden, das die ZEVO-Technologie - Abfallverbrennungsanlagen - verwendet. Derzeit werden fast 2/3 der Wärme für Liberec durch die energetische Verwertung von Abfällen erzeugt, der verbleibende Teil, insbesondere in der kälteren Jahreszeit, wird nach wie vor durch Wärmeenergie aus Erdgas erzeugt. Es war der rasant steigende Erdgaspreis, der die Leitung des Heizwerks dazu veranlasste, eine vorübergehende Rückkehr zur Wärmeerzeugung mit schwerem Heizöl in Betracht zu ziehen. Bis Ende dieses Jahres hat das Heizwerk Liberec noch die Möglichkeit, die Technologie zur Lagerung und Verbrennung von Schweröl zu nutzen. Nur so war es möglich, einen angemessenen Anstieg des Wärmepreises für die Einwohner von Liberec aufrechtzuerhalten. Die logische Entscheidung war, das schwere Heizöl mit der Bahn zu transportieren.

Es war bei der Entscheidung sehr wichtig, dass das Heizwerk in Liberec noch ein Anschlussgleis hat. Der Anschluss an die Staatsbahn erfolgt am Bahnhof Liberec, und zwar im Bereich des so genannten unteren Bahnhofs. Sie besteht aus einem einzigen Gleisstück von 275 Metern Länge. Sechs Eisenbahnwaggons können zum Entladen an das Gleis angehängt werden. Da die Transporte in Form von Kom-



Vor dem Entladen müssen die Ventile der Wagen aufgewärmt werden.

pletzügen durchgeführt werden, wird das Anschlussgleis in der Regel dreimal von der Liberecer Reserve bedient. Am ersten Tag wird morgens eine Gruppe beladener Wagen angeliefert, mittags erfolgt ein Wechsel und am nächsten Morgen werden die letzten Wagen auf dem Abstellgleis angeliefert. Das Schweröl wird in speziellen privaten Tankwagen transportiert, die mit Heizschlangen ausgestattet sind, in die das bereits vorgewärmte Öl in Slovnaft Bratislava geladen wird. Das Entladen der einzelnen Tankwagen geht dann relativ schnell. Die derzeit in Betrieb befindlichen Lagertanks in der Nähe des Anschlussgleises haben eine Kapazität von 2 x 4.000 m³. Das Heizöl wird dann in das Kesselhaus geleitet.

Bis zum Redaktionsschluss dieses Artikels Mitte März 2022 wurden über 4.000 Tonnen schweres Heizöl zum Heizwerk Liberec transportiert, was

vier kompletten Zügen entspricht. In der Slowakei wird der Transport von einem kooperierenden Transportunternehmen durchgeführt, die Übergabe findet am Grenzübergang Kúty statt. Bis Kutná Hora oder Nymburk werden die Züge in elektrischer Traktion betrieben. Von diesen Bahnhöfen aus werden sie dann in der Regel nachts mit Zwillingszügen "katr" oder "Bizon" nach Liberec transportiert. Auf dem geeigneten Abschnitt ab Turnov muss eine dritte Lokomotive am Zug eingesetzt werden. Am Morgen sind die Waggons dann bereit, auf das Abstellgleis gestellt zu werden.

Trotz der Tatsache, dass die Verbrennung von Schweröl eine vorübergehende Lösung ist, können wir sagen, dass die ČD Cargo bei der Umsetzung dieses Geschäftsvorfalles einen ehrenvollen Erfolg erzielt hat.

Text und Foto: Michal Roh



Das Anschlussgleis des Heizkraftwerks Liberec zweigt vom sogenannten unteren Bahnhof ab und wird von der ČD Cargo betrieben. Im Hintergrund sind die Schweröltanks zu sehen.

ECM - ČD Cargo zertifiziert

ECM ist die englische Abkürzung "für die Instandhaltung zuständige Stelle" - Entity in charge of maintenance. In der Europäischen Union begannen die Vorbereitungen für die bevorstehende Zertifizierung im Herbst 2011 nach der tragischen Entgleisung eines Güterzuges in der Nähe von Viareggio, Italien, deren Hauptursache die vernachlässigte Wartung der Güterwagen des Zuges war. Die obligatorische Zertifizierung von Instandhaltungsstellen wurde durch die Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission eingeführt und die ČD Cargo war eine der ersten, die 2012 für die Instandhaltung von Güterwagen zertifiziert wurde.

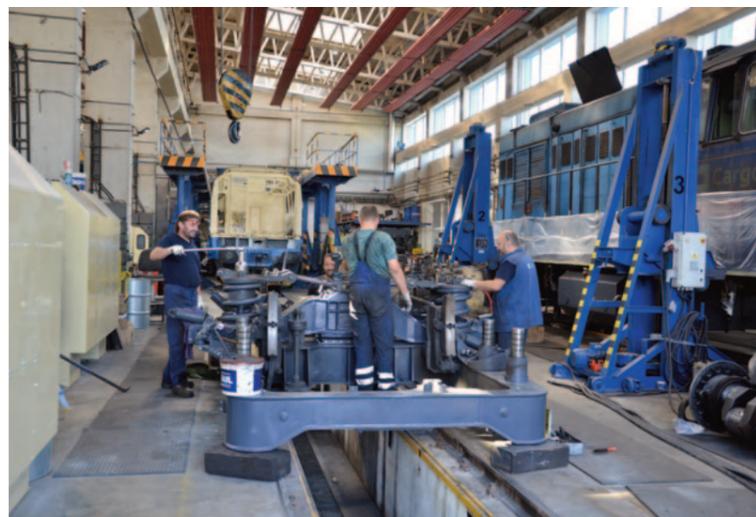
Es folgte die verpflichtende Einführung eines ECM-Systems für alle in der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission beschriebenen Kategorien von Schienenfahrzeugen. Der Kern der obligatorischen Zertifizierung ist dann der Nachweis der Übereinstimmung des eingerichteten Instandhaltungssystems mit den in Anhang II dieser Durchführungsverordnung beschriebenen Anforderungen. In der Tschechischen

Republik ist die einzige Zertifizierungsstelle für ECM die Eisenbahnbehörde, und die ausgestellten Zertifikate sind in allen Ländern der Europäischen Union sowie in freiwillig assoziierten Ländern außerhalb der Europäischen Union gültig.

Der Zertifizierung selbst gingen mehrere Jahre intensiver Vorbereitungen voraus, die darin bestanden, das bisherige Instandhaltungssystem an die Anforderungen der oben genannten Vorschriften anzupassen, sie in die interne Dokumentation (hauptsächlich IN für die Instandhaltung von HV und NV) aufzunehmen, diese Dokumentation von der Eisenbahnbehörde genehmigen zu lassen und sie schließlich in die routinemäßige Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen (RRV) in den Rolling Stock Repair Centres (RSC) einzuführen.

Die eigentliche Bewertung (Zertifizierung) durch die Eisenbahnbehörde fand vom 30. November bis 15. Dezember 2021 statt, sowohl in der Generaldirektion (O12) als auch in allen SOKVs und ausgewählten OKVs. Bei der Bewertung wurde festgestellt, dass die bestehenden Verfahren allen beteiligten Mitarbeitern bekannt sind und von ihnen angewendet werden. Dies wurde durch Interviews mit zu-

fällig ausgewählten Mitarbeitern nachgewiesen. In der mündlichen Befragung wurden auch die Kenntnisse der Mitarbeiter über technische Verfahren, Arbeitsschutz- und Umweltvorschriften im Rahmen der durchgeführten Wartungstätigkeiten überprüft. Außerdem wurde überprüft, ob ausgewählte Formulare, einschließlich elektronischer Aufzeichnungen, wirksam verwendet und korrekt ausgefüllt wurden und ob die Aufzeichnungen über das Flottenmanagement in Übereinstimmung mit den Verfahren und internen Standards geführt wurden. Das mit der Verwaltung des Instandhaltungssystems und einzelner interner Prozesse befasste Personal wurde überprüft, um sicherzustellen, dass es Zugang zu den europäischen Rechtsvorschriften und anderen Dokumenten im Zusammenhang mit der Interoperabilität des rollenden Materials hat. Im Rahmen der Überprüfung haben wir Unterlagen vorgelegt, die das System zur Sicherstellung von Reparaturen beschreiben, und die Dokumentation der durchgeführten Reparaturen an Lokomotiven und Güterwagen wurde überprüft, einschließlich der Vollständigkeit der Dokumentation für die einzelnen Fahrzeugserien, für die wir ECM bereitstellen. Bei der Überprüfung



Illustrationsfoto von SOKV České Budějovice

Michal Roh

wurden keine Nichtkonformitäten festgestellt, und aus den mündlichen Gesprächen ergaben sich lediglich drei Empfehlungen zur Verbesserung des bestehenden Wartungssystems. Diese wurden sofort in die Praxis umgesetzt. Die Eisenbahnbehörde kam zu dem Schluss, dass die ČD Cargo während des Prüfungsverfahrens die Einhaltung der Anforderungen des Anhangs II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission nachgewiesen hat und befand unser Unternehmen für geeignet, ECM-Instandhaltungstätigkeiten durchzuführen. Gleichzeitig erteilte sie uns eine Konformitätsbescheinigung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle und

eine Konformitätsbescheinigung für die Instandhaltungsfunktionen mit einer Gültigkeit von 5 Jahren.

Der Erhalt beider Bescheinigungen ist nicht das Ende des Prozesses. Wir müssen das bestehende System beibehalten und verbessern und bei den jährlichen Audits der Eisenbahnbehörde nachweisen, dass es korrekt umgesetzt und in der Praxis angewendet wird. Abschließend möchte ich allen beteiligten Kolleginnen und Kollegen der Generaldirektion und des SOKV meinen großen Dank für die Vorbereitung, den Aufbau und die praktische Umsetzung aussprechen.

Karel Skalický

Der Sicherheitsmanager

Die Position des Sicherheitsmanagers ist in der Struktur der ČD Cargo erst seit kurzem vorhanden, und zwar ab dem 1. März 2020. Ihre Schaffung steht in engem Zusammenhang mit der grundlegenden Erweiterung der Anforderungen der Europäischen Union an die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und der Notwendigkeit, diese Anforderungen in das Sicherheitssystem des Beförderers zu implementieren. Wie die Berufsbezeichnung schon sagt, besteht die Hauptaufgabe des Sicherheitsbeauftragten darin, alle Sicherheitsaktivitäten zu koordinieren, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnverkehrs in irgendeiner Weise beeinträchtigen oder stören können, und zur kontinuierlichen Verbesserung der Sicherheit beizutragen. Die Benennung eines Sicherheitsbeauftragten ist heute eine Grundvoraussetzung für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung eines Beförderers, die zu den obligatorischen Dokumenten gehört, ohne die der Eisenbahnverkehr auf nationalen und regionalen Schienenwegen nicht durchgeführt werden kann.

Der Sicherheitsmanager der ČD Cargo ist Ing. Petr Nedomlel. Wir haben ihm drei Fragen zu seiner Tätigkeit gestellt.

► In der letzten Ausgabe von Cargovák konnten die Leser über die neue Verordnung SŽ D1 lesen. Welche Rolle spielt der Sicherheitsbeauftragte im Zusammenhang mit dieser Änderung?

Der Sicherheitsbeauftragte ist für die reibungslose Umsetzung dieses Wandels im Tagesgeschäft auf allen Ebenen des Unternehmens verantwortlich. In Anbetracht der kritischen Bedeutung und der Komplexität dieses Prozesses wurden einzelne Aktivitäten geplant und werden durch einen Aktionsplan umgesetzt, der auf höchster Ebene, d.h. durch den Vorsitzenden des Vorstandes der ČD Cargo, genehmigt wurde. Dieser Plan umfasst die Organisation, Koordination und Kontrolle der einzelnen Aktivitäten, wie z.B. die Ergänzung und Änderung der internen Normen und technologischen Verfahren der ČD Cargo, die mit der Verordnung SŽ D1 konform bleiben müssen, die Organisation von Schulungen für einzelne Kategorien von Arbeitnehmern und die Art und Weise, wie deren Kenntnis der Änderung der Verordnung überprüft wird, die Organisation der Qualitätskontrolle der Schulungen durch die Lieferfirma und nicht zuletzt die Weiterverfolgung der Kontrolltätigkeiten im Betrieb, deren Hauptziel es sein wird, sicherzustellen, dass die Arbeitnehmer über die Änderungen informiert wurden und diese im Betrieb befolgen.



Petr Nedomlel Foto: Leona Pecková

► Können Sie uns einige der anderen wichtigen Themen und Aktivitäten nennen, mit denen sich der Sicherheitsbeauftragte derzeit befasst?

Es gibt viele Themen und eine Menge Arbeit. Erwähnenswert sind sicherlich die Aktivitäten im Zusammenhang mit der Sicherstellung des wichtigsten Zertifikats, das für den Betrieb des Eisenbahnverkehrs erforderlich ist, das so genannte Sicherheitszertifikat. Aufgrund der Entwicklung der europäischen Gesetzgebung haben sich in diesem Bereich bedeutende Änderungen ergeben und gemäß den geltenden Vorschriften wird die ČD Cargo bei der Europäischen Eisenbahngesellschaft

ein einheitliches Sicherheitszertifikat beantragen. Wie der Name schon sagt, ersetzt diese einheitliche Bescheinigung die bestehenden "nationalen" Bescheinigungen, die von den Eisenbahnbehörden in den einzelnen Ländern ausgestellt wurden, in denen die ČD Cargo Eisenbahnbeförderungen durchführt, d.h. in der Tschechischen Republik, Österreich und Deutschland. Es handelt sich um ein sehr anspruchsvolles Projekt mit einem Zeitplan einzelner Aktivitäten und Aufgaben, der sich über fast zwei Jahre bis September 2023 erstreckt und eine umfassende Überarbeitung der Struktur der internen Standards der ČD Cargo im Bereich der Organisation und des Betriebs sowie die Vereinheitlichung der Regeln für die Durchführung eines wesentlichen Teils der Tätigkeiten mit den ausländischen Zweigstellen der ČD Cargo in Österreich und Deutschland umfasst.

► Was sind die Voraussetzungen für die Tätigkeit eines Sicherheitsmanagers?

Dies ist eine sehr gute, aber auch komplexe Frage, die ich in zwei Bereiche unterteilen würde. Was die spezifischen persönlichen Voraussetzungen angeht, so denke ich, dass es eine ausgewogene Kombination aus beruflicher Ausbildung und praktischer Erfahrung sowohl in realen Einsätzen als auch in "administrativen" Positionen ist, sowie eine gewisse Sensibilität und Einsicht, die notwendig sind, um Entscheidungen in oft entscheidenden Fragen der

Betriebssicherheit zu treffen. Da ich aus einer Eisenbahnerfamilie stamme und die Eisenbahn schon immer mein Hobby war, war die Eisenbahnindustrie und damit die Verkehrsfakultät der Universität Pardubice eine klare Wahl für eine Karriere im Bereich "Eisenbahn". Und was die Praxis betrifft, so profitiere ich immer noch von den Kenntnissen und Erfahrungen, die ich während meiner mehr als zehnjährigen Tätigkeit im Betrieb, insbesondere als Zugabfertiger, sowie in der Funktion als Hauptinspektor der Eisenbahninspektion, Ermittler der PJ ČD Cargo oder Spezialist der Betriebskontrollgruppe der DG ČD Cargo erworben habe. Neben den allgemeinen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Ausübung der Funktion halte ich zwei weitere Dinge für absolut notwendig. Die erste ist, erfahrene und aktive Kollegen um sich zu haben und im Team zu arbeiten - heutzutage ist es praktisch unmöglich, das gesamte Thema in der erforderlichen Tiefe zu behandeln und die raschen Entwicklungen in jedem Bereich zu verfolgen. Die zweite, ebenso wichtige Voraussetzung ist die kontinuierliche Unterstützung und das Engagement der obersten Führungsebene des Unternehmens, der Sicherheit Priorität einzuräumen. Diese beiden allgemeinen Voraussetzungen sind erfüllt, weshalb die ČD Cargo auch im Bereich der Sicherheit zu den fortschrittlichen sozial verantwortlichen Unternehmen mit einer hohen Bonität zählen kann.

Vorbereitet von: Michal Roh

Erlass der neuen SŽ D1-Verordnung

Ganz zu Ende des Jahres 2021 gab es ein unscheinbares, aber sehr wichtiges Ereignis auf der Website der Eisenbahnverwaltung (RIA) - die Veröffentlichung der Verordnung "RIA D1 PART ONE". Die grundlegende Verordnung, die die Regeln auf der tschechischen Eisenbahn regelt und die tägliche Arbeit der meisten Eisenbahnberufe betrifft, unter Eisenbahnern bekannt als D1, "dějnicka" oder Verkehrs- und Signalisierungsverordnung, wurde erheblich geändert und trat mit dem neuen Namen zum Jahreswechsel in Kraft.

Nach der nachträglichen Information der Eisenbahnverwaltung, die auch auf dem Eisenbahnbetriebsportal veröffentlicht wurde, haben sich bei der abschließenden Bearbeitung leider einige typografische und grafische Fehler im Text eingeschlichen, der Sinn der einzelnen Artikel der Verordnung wurde jedoch nicht verändert. Wir hoffen aufrichtig, dass, wenn Sie diese Zeilen lesen, die Fehler korrigiert sind und Sie nichts mehr davon abhält, diese Verordnung zu lesen und zu studieren. Über die Veröffentlichung der berichtigten Fassung werden die Arbeitnehmer der ČD Cargo selbstverständlich mittels des Informationsblattes informiert.

Bevor wir auf die einzelnen Änderungen, Neuigkeiten und Hintergründe aus der aktuellen Entwicklung der Verordnung eingehen, ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass die Verordnung zwar am 1. Januar 2022 in Kraft tritt, für uns aber erst ab dem 1. Juli 2022 gilt. Viele von Ihnen werden

sich fragen: Warum ist das so? Der erste Grund ist, dass jeder Träger seine eigenen Vorschriften, internen Normen und technischen Verfahren auf der Grundlage der Änderungen in der SŽ D1-Verordnung überprüfen und anpassen und den erforderlichen Kenntnisumfang der einzelnen Artikel für jeden Beruf bestimmen muss. Ein zweiter, ebenso wichtiger Grund ist, dass jeder Mitarbeiter, der über die vorgeschriebenen Kenntnisse des Kodex verfügt, mit den Änderungen vertraut gemacht, geschult und auch getestet werden muss, was sehr zeitaufwändig ist.

Und nun noch ein paar Worte zum geänderten Namen, der nun lautet: „SŽ D1 TEIL EINS Verkehrs- und Signalisierungsvorschriften für Strecken, die nicht mit einem europäischen Zugbeeinflussungssystem ausgerüstet sind“. Wie der Name schon sagt, handelt es sich dabei nur um den ersten Teil der SŽ D1-Verordnung, der für Strecken gilt, die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungssystem (ETCS) ausgerüstet sind. Später wird SŽ D1 TEIL

ZWEI hinzukommen, der auf Strecken mit ETCS-Betrieb folgt. Der Bau des Streckenabschnitts und die Ausrüstung der Triebfahrzeuge der einzelnen Verkehrsträger mit ETCS-Fahrzeuggeräten ist bereits weit fortgeschritten, so dass der Zeitplan für die schrittweise Einführung des ausschließlichen ETCS-Betriebs auf einigen Strecken ab 2025 eingehalten werden kann.

Möglicherweise fragen sie sich, warum die neue Verordnung und all die Änderungen? Auch hier gibt es mehrere Gründe. Die SŽ D1-Regelung ist ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitsgarantiesystems für alle im Eisenbahnverkehr tätigen Stellen und Unternehmen. Die Grundvoraussetzung für die Qualität des Eisenbahnbetriebssystems ist seine Entwicklung und die Verbesserung des Sicherheitsniveaus. Das klingt recht offiziell und theoretisch. In der Praxis bedeutet dies, dass auf der Grundlage der wertvollen Erfahrungen des Personals aus dem Betrieb, der Erkenntnisse aus den Inspektionstätigkeiten und insbesondere der Ergebnisse der Untersuchungen

von Störfällen die Bestimmungen der Verordnung angepasst werden, um den aktuellen Anforderungen des Betriebs besser gerecht zu werden (natürlich vorbehaltlich einer gründlichen Sicherheitsüberprüfung) und, wenn möglich, das Auftreten bestimmter Arten von Störfällen zu verhindern oder zumindest die Folgen möglicher Ausfälle für den Verlust von Menschenleben, Gesundheit und Eigentum zu verringern. Ein weiterer wichtiger Grund für die Änderung der Verordnung ist die Einbeziehung verbindlicher rechtlicher Anforderungen, insbesondere von Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union.

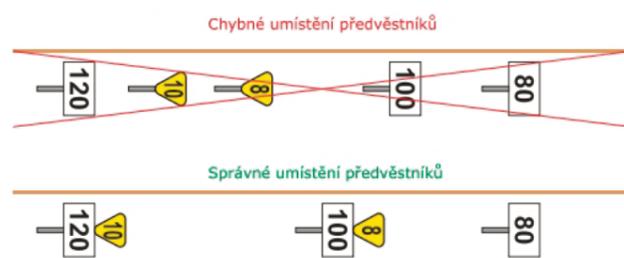
Die Entwicklung der SŽ D1-Regelung wurde traditionell von der Eisenbahnverwaltung als Bahnbetreiber und der für diese Regelung zuständigen Stelle geleitet, war aber in gewisser Hinsicht eine Ausnahme. Angesichts der großen Anzahl von Kommentaren zum Wortlaut der Verordnung in der ersten und zweiten Runde des Kommentierungsverfahrens hat die Eisenbahnverwaltung auf Initiative des Verbandes der Eisenbahngüterverkehrsunternehmen ŽESNAD.CZ, in dem die ČD Cargo Mitglied ist, eine Arbeitsgruppe für die Ausarbeitung der Verordnung eingesetzt, die nicht nur aus Vertretern der einzelnen Komponenten der Eisenbahnverwaltung besteht, sondern auch neu eingeladene Vertreter von Personen- und Güterverkehrsunternehmen sowie Arbeitnehmer durch Vertreter der Gewerkschaften. Obwohl die einzelnen Parteien logischerweise oft diametral entgegengesetzte Anforderungen hat-

ten und die Diskussion um die einzelnen Bestimmungen oft lang und emotional war, kann man sagen, dass die Verhandlungen konstruktiv waren und das Ergebnis ein akzeptabler Kompromiss für alle Beteiligten ist, nicht nur in Bezug auf Risiko und Sicherheit. Den Vertretern der Eisenbahnverwaltung ist für diese offene Vorgehensweise zu danken, und wir sind der festen Überzeugung, dass die fachlichen Meinungen und Erfahrungen der Beförderer und des Personals für diese außerordentlich wichtige Eisenbahnverordnung von klarem Nutzen waren.

Wollten wir alle Änderungen und Neuerungen in SŽ D1 PART ONE vollständig auflisten und beschreiben, bräuchten wir dafür eine Sonderausgabe von Cargovák. Lassen Sie uns also zumindest die wichtigsten Änderungen auflisten:

- die Vereinheitlichung der Verfahren zum Umfahren des "Halt"-Signals an Hauptsignalen, die mit einem Rot-Weiß gestreiften Markierungsstreifen gekennzeichnet sind - die Weiterfahrt erfolgt immer nur auf Anweisung des Fahrdienstleiters;
- die Art der Sicherung der Fahrzeuge gegen Abdriften - Verschärfung der Bedingungen als Maßnahme für Notfälle, Einführung von abschließbaren Anschlägen als gleichwertiger Ersatz für sperrige Metallscheiben;
- Fahrbedingungen je nach Sichtverhältnissen - Anpassung an die Anforderungen der europäischen Richtlinie;
- Organisation und Durchführung einer Verlegung - Wechsel des leitenden Verlegungsmitarbeiters während der Verlegung mit der Verlegungsbesatzung, Stornierung der Verlegung durch Abbruch;

(11) Mezi předvěstníkem a příslušným předvěstěným rychlostníkem nesmí být umístěn jiný předvěstník nebo rychlostník.



Obrázek 326

(12) Nelze-li dodržet ustanovení odst. 11 tohoto článku, musí být předchozí traťová rychlost upravena tak, aby bylo možno snížení traťové rychlosti předvěstít v souladu s odst. 8 tohoto článku.

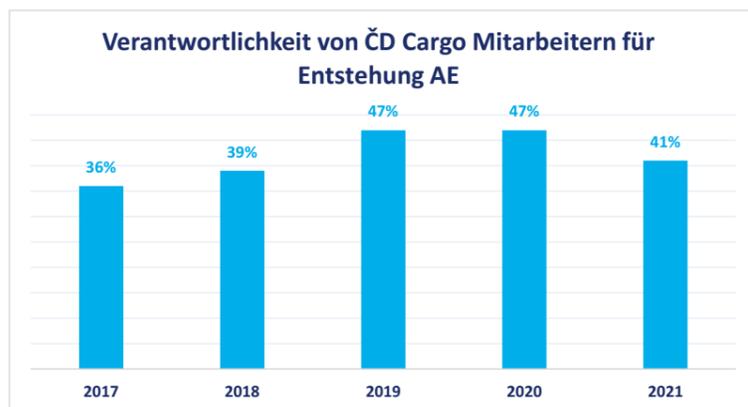
Das Jahr 2021 und außerordentliche Ereignisse

In der März-Ausgabe von Cargovák blicken wir auf das Jahr 2021 aus der Perspektive der Notfälle zurück. Obwohl viele Operationen seit Ende 2019 erheblich von Covid-19 betroffen sind, sowohl in Bezug auf verschiedene personelle Engpässe als auch auf den "Mix" der beförderten Güter, ist klar, dass dies keinen großen Einfluss auf die Verringerung der Zahl der Zwischenfälle im Eisenbahnbetrieb in den Jahren 2020 und 2021 hatte.

Für das Jahr 2021 verzeichnete die ČD Cargo als Bahnbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt 230 Zwischenfälle. Ein wichtiger Indikator ist die Anzahl der Vorfälle, die in den Verantwortungsbereich der ČD Cargo fallen und natürlich auch die Anzahl der Vorfälle, die in den Verantwortungsbereich unserer Arbeitnehmer fallen. Die Grafik zeigt die Entwicklung in diesem Bereich. Die Daten zeigen, dass nach 2018 zwar die Gesamtzahl der Vorfälle zurückgegangen ist, die Zahl der Vorfälle, für die die Mitarbeiter verantwortlich sind, jedoch zugenommen hat und deutlich näher an der 50 %-Marke liegt. Glücklicherweise wurde der steigende Trend im Jahr 2021 gestoppt.

Die Zahl der Vorfälle steht in engem Zusammenhang mit der Gesamthöhe des entstandenen Schadens. Für das Jahr 2021 wird dieser Betrag auf mehr als 112,4 Mio. CZK für alle Notfälle geschätzt. Dies ist ein Rückgang um fast 50 Mio. CZK gegenüber 2020. Die ČD Cargo haftet für einen Schaden in Höhe von 37,1 Mio. CZK gemäß den bisher abgeschlossenen Eventualitäten. Dies ist ebenfalls ein deutlicher Rückgang um 15 Mio. CZK im Vergleich zu 2020.

Die größte Unfallgruppe ist schon

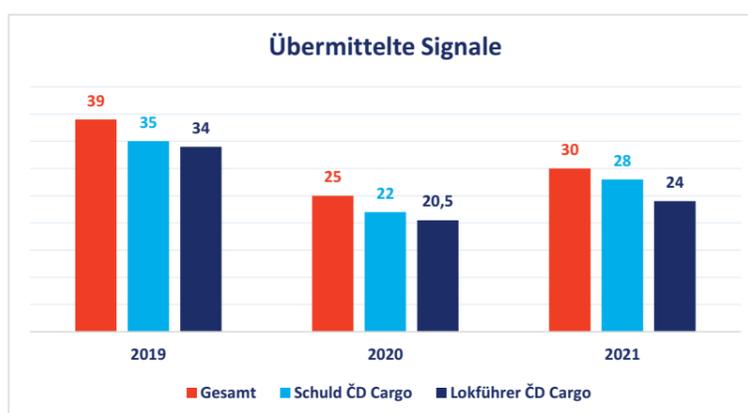


traditionell die Entgleisungen von Schienenfahrzeugen mit 55 Fällen. Es folgen die Vorfälle an der Schnittstelle zwischen Stromabnehmer und Oberleitung mit insgesamt 40 Vorfällen. Und interessehalber sei erwähnt, dass im Jahr 2021 insgesamt 30 Vorfälle registriert wurden, deren Hauptursache das unbefugte Überfahren eines Fahrverbotszeichens durch ein Eisenbahnfahrzeug ist, wobei 80 % der Fälle auf das Konto der Triebfahrzeugführer der ČD Cargo gehen.

Statistisch gesehen haben wir im Jahr 2021 insgesamt 43 Unfälle und 187 Zwischenfälle zu verzeichnen. Zu den Unfällen gehören die beiden schwersten Vorfälle, die aufgrund ihrer Folgen als schwerwiegend im Sinne der Gesetzgebung eingestuft werden. In beiden Fällen handelt es sich um Kollisionen, an denen Schienenfahrzeuge beteiligt sind, auf die wir näher eingehen werden.

Der erste schwere Unfall ereignete sich am 5. Februar 2021 um 01:31 Uhr, als ein Güterzug Nex 42511 des Beförderers Rail Cargo Carrier CZ (RCCCZ) zwischen den Bahnhöfen Tlumačov und Otrokovice bei km 156,564 mit dem Ende eines stehenden

Zuges Pn 49455 des Beförderers ČD Cargo kollidierte. Das außergewöhnliche Ereignis ereignete sich während einer Sperrung der streckenseitigen Signalanlagen, als die Zugfahrt durch telefonische Kommunikation sichergestellt wurde. Der Zug Nex 42511 fuhr in den von Zug Pn 49455 besetzten



Streckenabschnitt ein, und seine Fahrt wurde nach telefonischer Freigabe hinter Zug Pn 49455 erlaubt. Die Information über die Einfahrt des gesamten Zuges Pn 49455 in Otrokovice und gleichzeitig über seine Schaltung zur Erfassung der Trassenfreigabe wurde vom Fahrdienstleiter St1 gegeben, obwohl er die Position der Trasse und ihre Freigabe vom Zeitpunkt der Ankündigung der Freigabe bis zur Ankunft des Zuges Pn 49455 nicht überwacht und keine Feststellung getroffen hat, dass der Zug Pn 49455 in seiner Gesamtheit angekommen ist, indem er die Kennzeichnung des letzten Triebfahrzeugs mit dem Signal "Zugende" betrachtet hat. Es sei darauf hingewiesen, dass die Sichtverhältnisse zum Zeitpunkt des Vorfalles wegen dichten Nebels sehr schwierig waren. Die einzelnen Details und Ergebnisse der Un-

tersuchung werden dann im Abschlussbericht der Eisenbahnaufsichtsbehörde über die Ergebnisse der Untersuchung des Vorfalls zusammengefasst, der auf ihrer Webseite veröffentlicht wird.

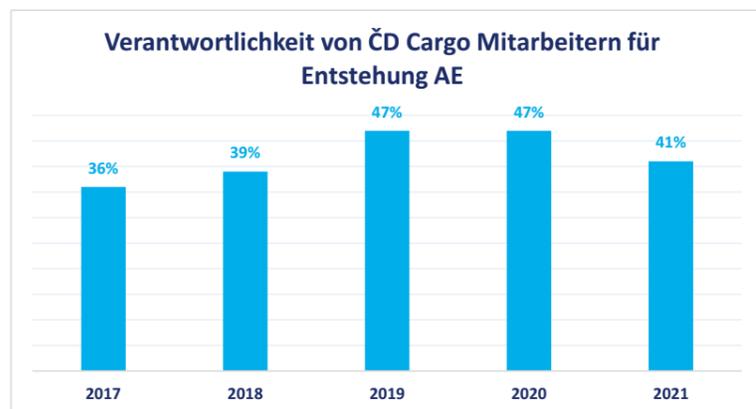
Was die Folgen betrifft, so wurde bei diesem Unfall der Fahrer des RCCCZ-Transporters leicht verletzt, und der Gesamtschaden wurde auf 15 Mio. CZK geschätzt, während der Schaden an der beförderten Fracht des Zuges Pn 49455 (Personenwagen) auf 6,25 Mio. CZK geschätzt wurde. Als letzte Bemerkung zu diesem Vorfall möchte ich erwähnen, dass die Daten der automatischen Datenaufzeichnung des Triebfahrzeugs 91 81 1293 010-5 des Zuges Nex 42511 zeigen, dass die Kollision mit dem letzten Fahrzeug des Zuges Pn 49455 bei einer Geschwindigkeit von 31 km/h stattfand.

Der zweite schwere Unfall mit weit aus tragischeren Folgen ereignete sich

Gleis der Linie 2 aus dem Bahnhof Ohnič nicht beachtet hat. Die Folgen dieses Zusammenstoßes sind weitaus schwerwiegender als die des erstgenannten schweren Unfalls. Der Triebfahrzeugführer des Zuges Nex 54334 erlitt tödliche und der Triebfahrzeugführer des Zuges Pn 66403 schwere Verletzungen. Der Sachschaden wurde zum Zeitpunkt des Vorfalls auf 47,5 Mio. CZK geschätzt, aber dieser Wert wird noch verfeinert, und es wird einige Zeit dauern, bis seine endgültige Höhe bekannt ist. Der fragliche Vorfall wird noch untersucht, und in den Medien wurden viele unterschiedliche Informationen veröffentlicht, deren genaue Form und mögliche Bestätigung erst nach der Veröffentlichung des Abschlussberichts der Eisenbahnaufsichtsbehörde feststehen wird. Es ist jedoch klar, dass die Ursache des Vorfalls die unerlaubte Vorbeifahrt von Nex 54334 an dem Einfahrsignal L war, das die Fahrt verbietet.

Schwere Unfälle haben immer einen erheblichen Einfluss auf die Gesamtsumme der Schäden in einem bestimmten Zeitraum, und das war auch bei den beiden Unfällen im Jahr 2021 der Fall. 20 Menschen wurden bei Unfällen im Jahr 2021 getötet und 19 verletzt, wie aus der Statistik hervorgeht. Ein Arbeitnehmer der ČD Cargo wurde bei der Ausübung seiner Tätigkeit getötet und 5 weitere Arbeitnehmer der ČD Cargo erlitten Verletzungen. Bei den Zwischenfällen entgleisten 19 Triebfahrzeuge (davon 17 im Eigentum der ČD Cargo) und 58 Triebfahrzeuge (33 im Eigentum der ČD Cargo). Weitere 159 Fahrzeuge (104 davon gehörten der ČD Cargo) wurden beschädigt. Abschließend können wir uns nur wünschen, dass wir im nächsten Jahr sagen können, dass die Entwicklung der Notfälle eine positive Richtung genommen hat und wir im Jahr 2022 keine schweren Unfälle oder anderweitig komplexe Notfälle zu bewältigen haben werden.

Jan Hnilica



Erlass der neuen SŽ D1-Verordnung

Fortsetzung von Seite 4

- das Verfahren zum Umfahren von automatischen Blockabschnittsignalen, wobei die Möglichkeit, ein Signal mit dem Signal "Halt" zu umfahren und eine Geschwindigkeitsbegrenzung festzulegen, eingeschränkt ist;
 - die Bedingungen für das Fahren bei schlechten Witterungsbedingungen - der Fahrer hat die Möglichkeit, in begründeten Fällen nicht weiterzufahren; im Falle des Fahrens wird er nicht automatisch bestraft, wenn er gegen ein Hindernis fährt;
 - Stornierung einiger wenig genutzter Signale.
- Die Mitarbeiter der einzelnen Berufe

werden mit der gesamten Neufassung der Vorschriften im Rahmen der von DVI für ČD Cargo durchgeführten Präsenzschulung im Detail vertraut gemacht. Die ersten regulären Schulungen für Fahrer beginnen am 14. Februar, gefolgt von Schulungen für anderes Betriebspersonal im April. Die Schulungsunterlagen werden auch für ein separates E-Learning vorbereitet, das über das Schulungsportal der ČD Cargo stattfinden wird, wo im Rahmen der Abschlussprüfung auch die Kenntnisse über die Änderungen der Rechtsvorschriften geprüft werden. Die aktuelle Version der neuen SŽ D1-Vorschriften für Fahrer mit einem funktionierenden Tablet ist ebenfalls

im Dokumentenordner auf dem Tablet gespeichert.

Zum Abschluss dieses Artikels möchte ich eine große Bitte an Sie richten, die Sie diese Verordnung in Ihrem Beruf befolgen, der Änderung dieser Verordnung sowohl in Ihrem Studium als auch in Ihrer späteren Anwendung die nötige Aufmerksamkeit zu schenken. Die Kenntnis und Einhaltung dieser Vorschriften ist für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, an dem jeder von uns beteiligt ist, von entscheidender Bedeutung. Es gibt nur eine Sicherheit, und das ist unser gemeinsames Ziel.

Petr Nedomlel



Am 5. Februar kollidierte in den Nachtstunden ein Zug des Beförderers Rail Cargo Carrier CZ mit dem Ende eines stehenden Zuges des Beförderers ČD Cargo zwischen den Bahnhöfen Tlumačov und Otrokovice.

Foto: Ermittlungsakte

Rail Freight Forward

Rail Freight Forward (RFF), ein Zusammenschluss der großen europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen, hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Schienengüterverkehrs in Europa bis 2030 von derzeit 18 % auf 30 % zu erhöhen. Dieser Initiative, der auch die ČD Cargo angehört, ist es in den vergangenen zwei Jahren gelungen, mit anderen Partnern Maßnahmen zur Abmilderung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auszuhandeln, beispielsweise in Form einer Ermäßigung oder eines Erlasses der Beförderungsgebühr. Ob es gelingt, die auf europäischer Ebene erklärten Ziele zu erreichen, hängt auch von den einzelnen nationalen Regierungen ab. In diesem Zusammenhang hat Österreich beispielsweise den Straßentransport von Abfällen mit einem Gewicht von mehr als 10 Tonnen für Strecken von mehr als 300 Kilometern ab 2023 verboten, mit einer schrittweisen Reduzierung auf 100 Kilometer im Jahr 2026. Ein weiteres erfolgreiches nationales Beispiel ist die belgische Plattform "Rail Roadmap 2030", die darauf abzielt, das Volumen des



Schienengüterverkehrs bis 2030 zu verdoppeln, und die alle Beteiligten zusammenbringt. Ende letzten Jahres veröffentlichte die RFF-Koalition eine Reihe von Lehrvideos. Der prominenteste, etwa zweiminütige Beitrag stellt den Schienengüterverkehr als Schlüsselement bei der Bewältigung der aktuellen klimatischen und gesellschaftlichen Herausforderungen der Europäischen Union vor und veranschaulicht die fünf wichtigsten Modernisierungselemente, die den Sektor in den kommenden Jahren antreiben werden. Konkret geht es um die Digitalisierung aller Prozesse und das Kapazitätsmanagement, ERTMS, den autonomen Zugbetrieb und die digitale automatische Kupplung. Ziel der geplanten Maßnahmen ist es, ein einheitliches, grenzenloses, schnelles, einfaches und flexibles logistisches Rückgrat für Europa zu schaffen, das allen Bürgern zugutekommt. Sie können sich das Video unter folgendem Link ansehen: <https://www.youtube.com/watch?v=V2PCSIQI4K4>

Michal Vítěz

Foto des Monats



„Am Start“, so nannte der Autor Radek Hortenský dieses Foto. Er hat es am 7. Januar 2022 in Česká Lípa aufgenommen und wir haben es zu unserem Foto des Monats gewählt.