



Cargovák



Eröffnungsspalte

Hochwasser 2024

In den vergangenen Tagen wurde fast das gesamte Gebiet der Tschechischen Republik von umfangreichen Überschwemmungen heimgesucht. Vor allem in Nordmähren und Schlesien nahm das Wasser alles mit, was ihm in die Quere kam, darunter auch Häuser und Bahndämme. Auch die Einrichtungen der ČD Cargo, namentlich das Gelände der SOKV Ostrava oder die Reparaturwerkstätten für Güterwagen in Ostrava und Třinec, blieben nicht verschont. Aber auch die „Depots“ in České Budějovice und Ústí nad Labem waren teilweise vom Wasser bedroht. Infolge der Überschwemmungen wurde der Verkehr auf einer Reihe von Bahnstrecken unterbrochen, darunter die Hauptkorridorstrecke nach Ostrava, Bohumín und Dětmarovice. Auf anderen Strecken kam es zu Behinderungen durch umgestürzte Bäume. Unser Dank gilt allen Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, die den Betrieb unserer Züge unter so schwierigen Bedingungen sichergestellt haben und weiterhin sicherstellen, und natürlich den Feuerwehrleuten, insbesondere denen der Eisenbahnverwaltung. Die Instandsetzung einiger

Strecken wird sicherlich einige Zeit in Anspruch nehmen, und wenn ich an 1997 zurückdenke, frage ich mich, ob die Züge wieder auf allen Strecken fahren werden. Natürlich wird das Hochwasser auch einen erheblichen Einfluss auf den Umfang der Sendungen der ČD Cargo haben, da viele unserer Großkunden ihre Produktionsstätten in der Region Ostrava haben. Infolge der Überschwemmungen wurde auch der Betrieb auf den Strecken im benachbarten Polen und Österreich eingeschränkt. Leider hat das Hochwasser das Leben vieler Menschen beeinträchtigt, auch das unserer Mitarbeiter. Aus eigener Erfahrung weiß ich, wie wichtig die Hilfe anderer bei der Bewältigung der Folgen von Hochwasserschäden ist. Unsere Zehn Schritte zur Bewältigung der Folgen eines Hochwassers finden Sie auf unserer Website und in den sozialen Medien. Im Falle von Schäden, die nicht von Ihrer Versicherung gedeckt sind, zögern Sie nicht, sich an den Stiftungsfonds der ČD-Gruppe - EISENBAHN MIT HERZ - zu wenden. Leider handelt es sich aber nicht nur um materielle Schäden. Lassen Sie uns nun gemeinsam wünschen, dass alle Schäden so schnell wie möglich behoben werden können und alles wieder seinen gewohnten Gang geht.
MICHAL ROH

Inhalt

Halle in České Budějovice

03

Am 28. Juni 2024 war er in der Tschechischen Republik – in České Budějovice der Betrieb der neuen Halle für LKW-Reparaturen. Die Veranstaltung auch Verkehrsminister Martin Kupka war anwesend und andere bedeutende Persönlichkeiten aus Südböhmen Region.



Endsperre am Branický-Brücke

06

Am 1. Juli 2024 wurde die mehrmonatige Stilllegung der wichtigen Güterverkehrsverbindung beendet über den Branický-Brücke in Prag. Jetzt Auf der einen Strecke wird gefahren, auf der anderen der Verkehr mit dem Gleisbau soll im Herbst begonnen werden dieses Jahr.



Wie bewerten Sie die Schaffung des OPŘ?

Zum 1. April 2024 fand die wohl umfangreichste organisatorische Veränderung im Bereich der Operationen statt, indem durch die Zusammenlegung von operativen Einheiten eine neue OPŘ - die Direktion Regionale Operationen - geschaffen wurde. Das Ausmaß und die Auswirkungen dieser Veränderung wurden in der Februar-Ausgabe von Cargovák ausführlicher beschrieben. Wir haben uns nun entschlossen, drei Managern auf verschiedenen Ebenen des operativen Managements die gleichen drei Fragen zur Umsetzung und zu den praktischen Auswirkungen dieser Veränderung zu stellen.

1. Wie würden Sie den Prozess der Abschaffung der operativen Einheiten und die Schaffung neuer regionaler operativer Direktionen bewerten?
2. Hat diese organisatorische Veränderung Ihre Erwartungen erfüllt? Wurde alles geschafft oder gibt es noch etwas zu tun?
3. Was sind Ihrer Meinung nach die größten Vorteile der Schaffung der OPŘ?

Martin Svojanovský, Mitglied des Verwaltungsrats, zuständig für den Bereich Betrieb



1. Die Abschaffung des PJ und die Schaffung der OPŘ erfolgte am 1. April 2024. Obwohl dies eine sehr bedeutende Veränderung in der Verwaltung des operativen Bereichs war, bewerte ich den Prozess der Schaffung der OPŘ auch im Nachhinein positiv. Vor allem im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Kontinuität der Operationen. Wir haben keine größeren Probleme im Zusammenhang mit der Einrichtung des OPŘ festgestellt. Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um allen Direktoren der OPŘ und allen Mitarbeitern der Abteilung Operationen für ihren Beitrag zur Vorbereitung und Durchführung dieser organisatorischen Veränderung zu danken, die ich, wie ich bereits sagte, als Erfolg betrachte.

2. Aktuell ist es noch zu früh, um eine endgültige Bewertung der erfüllten Erwartungen vorzunehmen. Im Oktober dieses Jahres sind noch weitere schrittweise und wichtige Schritte zu unternehmen. Es lässt sich jedoch schon jetzt feststellen, dass es teilweise positive Anzeichen dafür gibt, dass sich die organisatorische Veränderung im Hinblick auf eine bessere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen operativen Abteilungen so positiv ausgewirkt hat, wie wir es erwartet hatten. Was die nahe Zukunft betrifft, so liegen die schwierigsten Aufgaben noch vor uns. Konkret geht es um die Vorbereitung und Durchführung von Änderungen in den Wirtschafts- und Personalunterlagen. Darüber hinaus bereiten wir in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsabteilung und der Personalabteilung eine vollständige Änderung der Einrichtung der Personalunterlagen für die neuen Profitcenter und Kostenstellen vor. Diese Änderungen werden zum 1. Oktober 2024 in Kraft treten. In diesem Zusammenhang darf ich nicht versäumen, die Vorbereitung und Durchführung von Änderungen in den betrieblichen Informationssystemen zu erwähnen.

3. Wie ich bereits in meiner vorherigen Antwort angedeutet habe, sehe ich den größten Nutzen in einer besseren Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Gliedern der Verwaltung auf lokaler Ebene. Jede Woche montags findet eine Evaluierung unter Beteiligung der OPŘ-Direktoren und der Leiter der PP statt, und die aktuelle operative Situation wird besprochen. Etwaige Probleme und Vorschläge werden an die zuständigen Mitarbeiter der Generaldirektion weitergeleitet. Ich sehe den Nutzen dieser regelmäßigen Treffen bereits in der guten Zusammenarbeit zwischen den operativen Referaten, ohne auf den Bereich einer bestimmten OPŘ 'beschränkt' zu sein. Einen zusätzlichen Nutzen sehe ich in der Weitergabe von Informationen von der Generaldirektion direkt an die operativen Einheiten, was dann zu einem besseren Verständnis der Bedeutung und der Ziele der getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen beiträgt. Ich bin der Meinung, dass es noch einige Zeit dauern wird, bis alle Mitarbeiter der entstehenden OPŘ die Chancen erkennen, die sich aus der neuen Organisationsstruktur ergeben werden. Gegenwärtig verändern sich die Gesellschaft insgesamt, die Wirtschaft und insbesondere der Verkehrsmarkt, und wir müssen natürlich auf diese Veränderungen reagieren, indem wir die Arbeitsorganisation ändern und uns bemühen, alle uns zur Verfügung stehenden operativen Ressourcen optimal zu nutzen. Ich halte unsere Mitarbeiter für die wertvollste Ressource, die wir haben. Aus diesem Grund sehe ich den wichtigsten Vorteil in einer echten Chance für eine bessere Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Betriebsabteilungen, insbesondere im Bereich der Flexibilität und des Einsatzes von Personal dort, wo es gerade am meisten gebraucht wird. Die Manager der PP werden nicht mehr für das Lokpersonal verantwortlich sein und haben daher mehr Zeit, ihre eigenen betrieblichen Aktivitäten in ihrem Bezirk zu organisieren.

Petr Vejs, Direktor von OPŘ West



1. Das Ergebnis des Auflösungsprozesses und der Schaffung neuer Organisationseinheiten innerhalb der ČD Cargo, der Regionalen Betriebsdirektionen, bewerte ich als funktional in Bezug auf die Erbringung sämtlicher Betriebs- und Beförderungsaktivitäten. Ich sehe es als positiv an, dass der Zeitraum bis Ende 2024 als eine Art Übergangszeit zur Feinabstimmung all dessen dient, was wir brauchen. Die Hauptaufgabe besteht jedoch darin, die Kontinuität des Betriebs zu gewährleisten. Das gelingt uns, und dafür möchte ich allen meinen Kollegen und Mitarbeitern danken.

2. Zunächst möchte ich sagen, dass ich 2016-2017 im Rahmen eines Austauschpraktikums für PJ-Direktoren innerhalb der ČD Cargo für acht Monate mit der Leitung der ehemaligen Betriebseinheit Ústí nad Labem betraut war. Schon damals konnte ich mich mit der Leitung eines neuen, völlig anderen Bezirks vertraut machen. Ein weiterer großer Vorteil des Praktikums ist für mich jetzt, dass ich bereits die Möglichkeit hatte, mit einigen meiner Kollegen aus dem ehemaligen PJ Ústí nad Labem zu arbeiten. Die Bewertung der organisatorischen Veränderungen würde ich mir allerdings für das Ende des Jahres aufheben, wenn wir mehr Maßstäbe und Bewertungskriterien haben werden. Auf jeden Fall erkenne ich schon jetzt eine gute Teamarbeit und Kommunikation innerhalb unserer größeren territorialen Einheit. Ich betrachte den Übergang bis zum Jahresende als ausreichend Zeit, um alle noch offenen Fragen zu klären, und ich glaube, dass bis Ende des Jahres alles zur Zufriedenheit aller eingerichtet sein wird.

3. Für mich persönlich ist der größte Nutzen die Verbesserung der gegenseitigen und klaren Kommunikation im operativen Bereich, die entlang der Linie GD - OPŘ - PP und umgekehrt stattfindet. Als Beispiel kann ich die regelmäßige montägliche Evaluierung der operativen Arbeit im OPŘ-Bereich unter Beteiligung von GD-, OPŘ- und PP-Mitarbeitern anführen, bei der alle Beteiligten Anregungen, Vorschläge oder Empfehlungen sofort aufgreifen können. Es ist gut, dass die Leiter unserer operativen Einheiten direkt in das Funktionieren der OPŘ als Ganzes eingebunden sind und die volle Verantwortung für die ihnen unterstellten Bereiche tragen. Ich muss auch die Teamarbeit hervorheben. Das funktioniert hier im Westen sehr gut. Auch die Kommunikation mit den anderen Direktoren der OPŘ ist besser. Ich begrüße die Wiederaufnahme des Regionalvertriebs, denn die Kommunikation mit den Kunden ist für uns zu jeder Zeit entscheidend.

Jaroslav Sitter, Leiter der Betriebseinheit Pardubice

1. Durch eine gemeinsame Maßnahme der Direktoren der PJ Prag und der PJ Česká Třebová wurde der Prozess der Schließung von operativen Einheiten und der Einrichtung neuer regionaler operativer Direktionen eingeleitet. Für mich selbst kann ich sagen, dass der Prozess ohne größere Probleme durchgeführt wurde und unsere operative Arbeit nicht beeinträchtigt hat. Wir versuchen immer, alles zur größtmöglichen Zufriedenheit unserer Kunden umzusetzen, und ich glaube, dass wir dies auch weiterhin tun werden.

2. Da es sich um eine relativ neue organisatorische Veränderung handelt, die noch nicht vollständig abgeschlossen ist, ist es für eine Bewertung noch relativ früh. Die Schaffung größerer Einheiten, der OPŘs, hat die Zahl der Direktoren verringert und damit den operativen Managern ein größeres Maß an Autonomie und Verantwortung gegeben. Wir verwalten alles von der PP-Ebene aus und kümmern uns zügig um alle Probleme.

3. Ich betrachte die direkte Kommunikation zwischen der PP-Ebene und der GD Operationen als Vorteil. Ich sehe es auch als Vorteil, dass ich meine Kollegen aus dem ehemaligen OPŘ Prag kennengelernt habe und begonnen habe, mehr mit ihnen zusammenzuarbeiten. Das habe ich gleich in den Frühjahrsmonaten dieses Jahres genutzt, als die Kohlelieferungen an das Kraftwerk Chvaletice stark zurückgingen und unsere Mitarbeiter, vor allem in den Positionen der Schichtleiter, nicht voll ausgelastet waren. Im PP Nymburk (vor allem am Standort Kolín) hingegen fehlt es an Mitarbeitern in den Positionen der Schichtleiter und Rangierer, und so haben wir uns mit meinem Kollegen, dem Leiter des PP Nymburk, und unseren Mitarbeitern auf deren vorübergehende Unterstützung am Eisenbahnknotenpunkt Kolín und an der Teststrecke in Velim geeinigt.



VORBEREITUNG: MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Neue Halle in SOKV České Budějovice

I Im Beisein des Verkehrsministers Martin Kupka, der Bürgermeisterin der Stadt Dagmar Škodová Parmová, Vertretern der Südböhmischen Wirtschaftskammer und der Geschäftsführung unseres Unternehmens wurde am Freitag, den 28. Juni 2024, die neue Güterwagen-Reparaturhalle in SOKV České Budějovice eingeweiht.

Über den Bau der Halle in Cargovák 3/2023 haben wir ausführlich berichtet, deshalb hier nur das Wichtigste in Erinnerung gerufen. Das Projekt für den Bau der Halle wurde seit 2007 vorbereitet, aber mit dem Bau selbst wurde erst im Frühjahr 2022 begonnen. Der Grund für die Verzögerung waren nicht nur fehlende Mittel, sondern auch die Unklarheit über die bauliche Entwicklung am Hauptbahnhof und die Änderung des Flächennutzungsplans. Metrostav wurde als Generalunternehmer für das Projekt ausgewählt, beauftragte jedoch eine Reihe von Subunternehmern, wie EDIKT usw. Das Projekt umfasste nicht nur den Bau einer dreigleisigen, 100 m langen Halle, sondern auch Sozialeinrichtungen, eine Schreinerei und ein Holzlager. Die Halle ist mit einer Kranbahn, einer Druckluftquelle und -verteilung, Hebezeugen und einer Sichtgrube ausge-



stattet. Autos können nicht nur auf den Gleisen innerhalb der Halle (bis zu 18 Wagen), sondern auch vor der Halle (etwa 12 Wagen) repariert werden.

České Budějovice liegt an einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt, von dem zwei elektrifizierte Strecken nach Österreich (Horní Dvořiště, České Velenice) und die Hauptstrecken in Richtung Prag und Pilsen abgehen. In der Ortschaft befindet sich auch ein bedeutender Rangierbahnhof, auf dem einzelne Autotransporte aus ganz Südböhmen abgefertigt werden. Durch die Inbetriebnahme der neuen Halle wird sich die Reparaturkapazität um mindestens 2.000 Wagen/Jahr auf ca. 7.000 - 8.000 Wagen/Jahr erhöhen. Außerdem ist es einfacher, die neue Halle mit Lastwagen für Reparaturen zu beladen, der Verkehr auf den örtlichen Straßen wird nicht behindert und die Güterwagons können direkt vom Rangierbahnhof angeliefert werden.

„Bis jetzt wurden die Wagen auf dem Gleis unter freiem Himmel repariert,“ beschrieb Tomáš Tóth, Vorsitzender des Vorstands der ČD Cargo, die Situation. „Die Fertigstellung der neuen Halle ermöglicht eine deutliche Erhöhung der Reparaturkapazität in Südböhmen. Künftig wollen wir hier neben den sogenannten „Läufern“ auch technische Inspektionen und Revisionsreparaturen durchführen. Die Durchführung dieser Investition in Höhe von mehr als 150 Mio.

ČZK wird auch zur Verbesserung der Qualität der Reparaturarbeiten beitragen. Die 150 Mio. CZK haben auch die Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter deutlich verbessert,“ fügte Tomáš Tóth während der Festrede hinzu. Bürgermeisterin Dagmar Škodová Parmová sagte: „České Budějovice ist ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt und ČD Cargo ist ein wichtiger Arbeitgeber nicht nur für die Stadt, sondern für die gesamte Region Südböhmen. Moderne Reparaturreinrichtungen könnten mehr junge Arbeitssuchende für die Bahn anziehen.“

Nach dem Durchschneiden des Bandes und einem feierlichen Trinkspruch besichtigten alle Teilnehmer die Halle. Der Direktor von SOKV České Budějovice, Jan Kořínek, beantwortete die Fachfragen der Teilnehmer und dankte seinen Vorgängern Luboš Smejkal und Přemysl Pásek für ihren Beitrag zur Vorbereitung und Umsetzung des neuen Hallenprojekts.

Die Fertigstellung der neuen Halle in České Budějovice ist eine weitere Investition, die der Modernisierung der Reparaturwerkstätten der ČD Cargo dient.

MICHAL ROH
FOTO: VLASTIMIL HYBRANT



Besichtigung der neuen Halle



An der Zeremonie zum Durchschneiden des Bandes nahmen der Vorstandsvorsitzende der ČD Cargo Tomáš Tóth, die Bürgermeisterin von České Budějovice Dagmar Škodová Parmová, der Verkehrsminister Martin Kupka und der Direktor der SOKV České Budějovice Jan Kořínek teil.



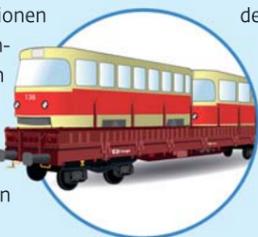
Luboš Smejkal und Přemysl Pásek - ehemalige Direktoren des SOKV České Budějovice, die wesentlich zum Bau der neuen Halle beigetragen haben.

Bustransport in die Ukraine

I Im Rahmen der ČD Cargo Gruppe sind wir in der Lage, unseren Kunden wirklich umfassende Dienstleistungen anzubieten. Ein Beispiel ist der Transport von Bussen in die Ukraine. Dieser wurde in Zusammenarbeit mit der 100%igen Tochtergesellschaft ČD Cargo Logistics durchgeführt.

Cargo Logistics

Insgesamt 12 ältere Busse hat die Mittelböhmische Region ihrer Partnerregion - der Region Kiew - gespendet. Alle Busse von BusLine waren vor allem auf Vorortlinien in den Regionen Ústí nad Labem und Liberec im Einsatz. Das von der Mittelböhmischen Region finanzierte Projekt umfasste den Kauf, die Grundinstandsetzung und anschließende Spende von insgesamt zwölf Bussen



unterschiedlichen Alters mit Baujahren von 2007 bis 2014: fünf Solaris Urbino 15 III LE, drei MAN LÜ 364 Lion's Regio L, zwei SOR CN 10.5 und zwei Irisbus Crossway LE 12M. Die Busse werden für den Transport von Kindern im Rahmen der humanitären Hilfe sowie für mögliche Evakuierungen eingesetzt. Die Verladung der Busse fand am 29. und 30. Mai 2024 am Bahnhof Chrastava statt, wo eine auch für Militärtransporte genutzte Frontladerampe zur Verfügung steht. Im Hinblick auf die Länge der Busse, die zwischen 10,5 und 15 Metern liegt, waren die Fahrzeuge der Serien Res und Kns am besten geeignet. Natürlich musste die Ladung gut gesichert werden, vielleicht auch gegen elektrische Entladungen, damit während des Transports keine Probleme auftreten.

Die Gruppe von 12 Fahrzeugen verließ Chrastava am 31. Mai 2024 mit der normalen Zugbildung über Nymburk in Richtung Mosty u Jablunkova st.hr. Das Ziel war das ukrainische Čop oder einer der örtlichen Umschlagbahnhöfe.

Eine Umladung auf Breitspurwagen war nicht erforderlich. Während in Chrastava die Fahrer von vorn auf die Waggons auffahren, musste man in Čop rückwärts vom Waggon herunterfahren. Das Vorwärtsfahren hätte bei den dreiachsigen Bussen aufgrund des Radstandes zu Schäden am Fahrgestell geführt.

Die gesamte Veranstaltung endete zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers, nämlich der mitwirkenden Organisation Integrierter Verkehr der Region Mittelböhmen, und die Busse wurden in der zweiten Juniwoche offiziell zur weiteren Nutzung übergeben.

MICHAL ROH



Lokomotive 742.369 an der Spitze des Umschlagzugs Mn 84041, dessen Ladung am 31. Mai 2024 aus 12 mit Wagen beladenen Triebwagen bestand. Das Bild wurde auf dem 238 Meter langen Machnin-Viadukt aufgenommen, der als Doppelgleis gebaut wurde, aber die Verlegung des zweiten Gleises fand nie statt. FOTO: TOMÁŠ SLUKA

Hallo, ich bin Cargo Marty, es freut mich Sie kennenzulernen

M Mein Name ist Cargo Marty Eismeer, ich bin 7 Monate alt und ich bin ein Labrador Retriever. Ich kam aus der Zuchtstation „Eismeer“ zu Pestrá und habe eine lange Reise voller Abenteuer hinter mir, aber vor allem eine Mission, von der ich euch gerne mehr erzählen möchte.

Derzeit lebe ich mit Eliška in Rakovník. Ich bin in der „Ausbildung“ und Eliška ist meine zeitweilige Ausbilderin, die mich zu den richtigen Gewohnheiten anleitet, wie z.B. Kontakt mit Menschen, deinen Namen rufen, auf dem Rasen spazieren gehen, ich muss in der Lage sein, ruhig auf die Ereignisse in der Umgebung zu reagieren, in Fahrzeugen zu fahren, ich darf keine Angst vor Umgebungsgeräuschen und anderen Eindrücken haben. Es ist nicht einfach, glaub mir, so viele neue und unerforschte Dinge, aber ich bin angeblich geschickt. Ich werde etwa 18 Monate lang bei Eliška sein, dann werde ich eine Ausbildung machen. Und wenn alles nach Plan läuft, werde ich

Přemysl Pavlík (PP), Freiwilligenkoordinator, PESTRÁ: Da es hier darum geht, einen Hund in eigener Obhut aufzuziehen, bin ich mir sicher, dass die wichtigste Eigenschaft Zuverlässigkeit und Verantwortungsbewusstsein ist, was wahrscheinlich niemanden überraschen wird. Und die andere würde ich sagen, Offenheit, etwas Neues zu lernen. Oft arbeiten wir besser mit Menschen zusammen, die noch keine Erfahrung mit Hunden haben, aber offen für Neues sind, als mit erfahrenen Kynologen, die weniger bereit sind, die Arbeit mit einem Hund an die Bedürfnisse der Ausbildung eines Assistenzhundes anzupassen, die ja doch sehr spezifisch ist. Flexibilität ist auf jeden Fall eine gute Sache, da man mit einem Lebewesen arbeitet, das einzigartig ist. Außerdem arbeitet man mit einem Team von Menschen zusammen. Vieles wird im Voraus geplant, aber jeder muss auf Veränderungen vorbereitet sein. Mit einer angemessenen, rechtzeitigen und offenen Kommunikation kann man mit Schwierigkeiten umgehen oder sie sogar verhindern. Wir treffen uns nun schon seit einem Jahr mit Eliška bei Pe-



Wie sieht ein durchschnittlicher Tag mit Marty aus?

Eliška Cafourková, Ausbilderin, PESTRÁ
Morgens aufstehen und sofort einen Spaziergang machen. Dann mache ich mich für die Arbeit fertig und gehe entweder ins Büro oder bleibe zu Hause für Home Office. Arbeiten, füttern, arbeiten, spazieren gehen, arbeiten, füttern, arbeiten, spazieren gehen, wenn ich im Büro bin, dann nach Hause fahren. Nach der Arbeit am Nachmittag machen wir normalerweise einen längeren gemeinsamen Spaziergang, bei dem ich mehr Zeit mit ihm verbringe. Es ist kein richtiges Training, sondern eher ein Spaziergang, bei dem ich ihn loslasse und ihm beibringe, auf Namensrufe zu reagieren und seine Reaktionen auf andere Tiere, insbesondere Hunde, zu korrigieren, denn ein Assistenzhund kann nicht an der Leine reißen und mit einem anderen Hund spielen oder einer Katze, einem Vogel, einem Eichhörnchen usw. hinterherlaufen, während er arbeitet. Ansonsten versuche ich, dafür zu sorgen, dass er den Spaziergang mit der Möglichkeit zu mehr Bewegung genießt, denn während der Arbeit ist er wirklich nur ein kurzer Spaziergang. Zu Hause kuscheln wir mit

ihm, machen die Grundpflege wie Bürsten, Ohren, Augen, Zähne kontrollieren, Pfoten abwischen. Abends bekommt er eine Mahlzeit und wir machen vor dem Schlafengehen noch einen kurzen Spaziergang. Am Wochenende gehen wir auf Ausflüge.

Welche Fähigkeiten trainieren Sie und Marty?

EC: Die grundlegendste Fähigkeit ist der Name, von dem später alles abgeleitet wird. Andere sind Raum, Laufen auf Kommando, Handhabung, Kuscheln und Kontakt.

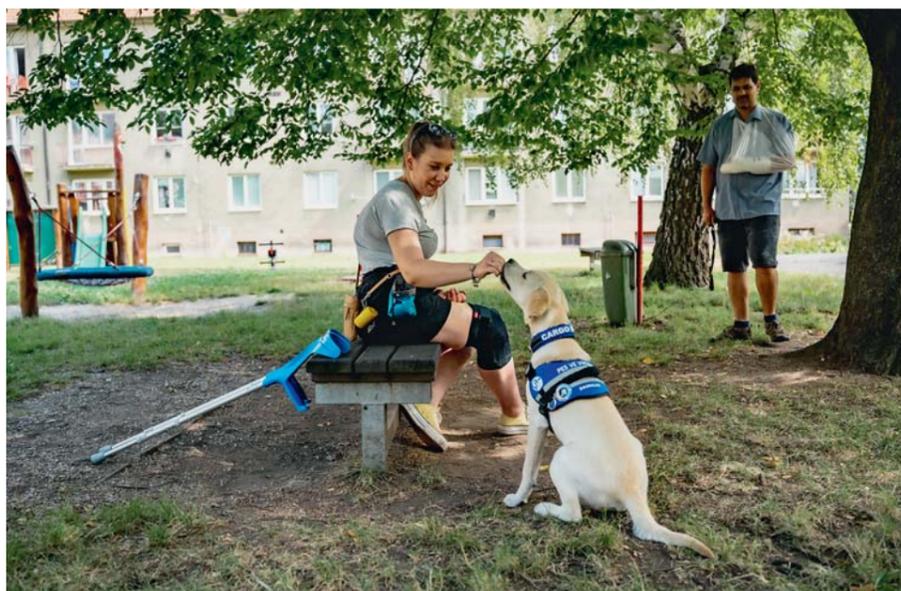
Wo haben Sie von Pestrá erfahren?

EC: Ich weiß es nicht mehr genau, wahrscheinlich irgendwo im Internet. Ich habe früher ehrenamtlich in einem Tierheim gearbeitet und bei Hundeveranstaltungen mitgeholfen und bin dabei auf einen Stand eines Unternehmens für die Ausbildung von Assistenzhunden gestoßen, das ich bis dahin nicht kannte. Ich begann, ihnen in den sozialen Medien zu folgen, und bekam den Eindruck, dass einige Algorithmen funktionierten, und so fand ich Pestrá. Mir gefiel das Konzept von Pestrá - man zieht den Hund zu Hause auf, weil der Kunde auch im Endstadium zu Hause ist.

Verfolgen Sie die Reise von Cargo Marty auf IG: @cargomarty_pestre.stene. Wir werden Pestrá (www.pestre.cz) auf jeden Fall im Auge behalten und Sie in künftigen Ausgaben von Cargovák über die Fortschritte informieren. Bleiben Sie am Ball!

KLÁRA LACHMANNOVÁ
FOTO: ZBYNĚK LOLA

Cargo Martys Reise



ein Assistenzhund mit Superfähigkeiten sein. Nach der Ausbildung werde ich ein vollwertiger Partner für meinen Besitzer sein. Aber das ist nicht das Ende der Arbeit von Pestrá. Ich werde helfen, die Tücken des Alltags zu meistern, und wir werden gemeinsam planen, welche neuen Ziele wir gemeinsam erreichen wollen. Der Assistenzhund wird immer so ausgewählt und ausgebildet, dass er den Bedürfnissen und dem Lebensstil des neuen Besitzers entspricht. Die Ausbildung dauert etwa 8-9 Monate und findet ausschließlich in der häuslichen Umgebung des Ausbilders statt. Wir werden uns regelmäßig mit dem neuen Herrchen treffen und uns aneinander gewöhnen.

Und wie kam es dazu, dass ich nicht mehr nur ein Mitglied der Pestrá-Familie bin, sondern nun auch der großen Cargo-Familie? Die Geschäftsführung der ČD Cargo beschloss, die Organisation Pestrá o.p.s. durch den Kauf eines Welpen zu unterstützen, und hier bin ich also.

Ich habe den ersten und wichtigsten Führer von Cargo Marty auf seiner Reise zur Erfüllung seiner Aufgabe als Assistenzhund, Eliška und Přemek, ein paar Fragen gestellt.

Welche Eigenschaften muss ein Ausbilder eines Assistenzhundes haben?

strá, und ich kann sagen, dass sie all diese Eigenschaften besitzt.

Gibt es einen festen Plan, welche Fähigkeiten Marty innerhalb von 18 Monaten beherrschen sollte? Und wie lauten diese?

PP: Wir erwarten von den Ausbildern keine dressierten Hunde, das wollen wir buchstäblich nicht von ihnen. Die für ihre Arbeit notwendigen Übungen werden von den Hunden während einer mindestens halbjährigen Ausbildung in der häuslichen Umgebung unserer professionellen Ausbilder erlernt, die sie dann im Training mit bestimmten Kunden, d.h. zukünftigen Partnern, weiter beherrschen werden. Die Trainer brauchen jedoch einen voll sozialisierten Hund, der möglichst viele Situationen im Leben der Menschen kennt, wie z. B. verschiedene Verkehrsmittel. Und Sie würden staunen, auf wie viele der üblichen Geräusche ein Hund genau achtet und wie viele Reaktionen darauf zu schlechten Gewohnheiten werden können. Von den Kommandos brauchen Sie eigentlich nur einen gut einstudierten Namen, gut getimtes Lob und Verbote, Kontakt (Verbindung zwischen Hund und Mensch) und Ort. Natürlich bringt man dem Hund auch allmählich bei, ruhig zu bleiben, wenn er allein ist.

Neuigkeiten im Bereich von Vorschriften, internen Normen und Maßnahmen

Im Bereich Vorschriften kam es zum 1. Juli 2024 zu einer Novelle:

Der Vorschrift SŽ Z1 Vorschrift für die Bedienung von Stations- und Streckensicherheitsvorrichtungen

Die bedeutendsten Änderungen:

In der Vorschrift werden nur noch grundlegende Abbildungen veröffentlicht. Die Abbildungen der verschiedenen Arten von Signalanlagen, einschließlich der einzelnen Elemente der Signalanlagen, sind jetzt im Servicehandbuch SR SR101/1(Z) Bildanhang zu den Vorschriften für den Betrieb von Sicherheits- und Signaleinrichtungen enthalten;

Neue Elemente der Signalanlagen, die in den Mustererweiterungen der Vorschrift oder in den ergänzenden Bestimmungen zur Vorschrift für den Betrieb von Signalanlagen im Anhang zu den grundlegenden Beförderungsunterlagen beschrieben sind, wurden in die Vorschrift aufgenommen.

Vorschrift SŽ TR (Z3) 01/2024 Typen-Unterscheidung zu Vorschrift SŽ Z3 Radioblock ist ein Ersatz für die Vorschrift SŽDC TR2 (Z1) Typ-Unterscheidung zur Vorschrift SŽDC (ČD) Z1 - Vorschrift für den Betrieb der Sicherheitseinrichtungen der Bahnhof- und Streckensignalisierung RADIOBLOK.

Die bedeutendsten Änderungen:

Die Typenerweiterung wurde vereinfacht, und die Beschreibung von Signalisierungselementen, die nicht auf Strecken mit Funksperrern installiert sind - elektrische Weichen, Hilfsschalter für den Betrieb von lokal gebauten Weichen (Entgleisungen) - wurde weggelassen. Es wird eine kurze Beschreibung des funkgesperrten Fahrzeugterminals (RBV) und des funkgesperrten Hauptbahnhofs (RBS) gegeben.

Zur Erinnerung sei gesagt, dass am 1. Juni 2024 in Kraft trat:

Verordnung SŽ Z2 Verordnung über den Betrieb von Bahnübergangssicherungsanlagen - Novelle

Die bedeutendste Änderung ist:

Dabei handelt es sich hauptsächlich um eher formale Änderungen, die sich nicht wesentlich auf den Betrieb auswirken;

Ergänzte Gleiskreuzungswarneinrichtung (TCWD) - die Bedien- und Anzeigeelemente sind wie bei den neuen PZS-Typen oder wie bei der Bedienung vom Hilfsstellwerk aus;

Die Funktionsweise (einschließlich der Bedien- und Anzeigeelemente) des PZS (VZPK) vom Nebengebäude aus wurde ergänzt;

Hinzufügen einer Methode zur Bedienung der PZS (VZPK) vom lokalen Bedienerpult aus.

Neuigkeiten vom ETCS-Betrieb:

Die Eisenbahnbehörde hat eine Maßnahme erlassen, welche die Transporteure verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Züge auf bestimmten Abschnitten ab dem 01. 08. 2024 unter vollständiger Überwachung des Europäischen Zugsicherungssystems ERTMS / ETCS betrieben werden. Auf der Grundlage dieses Dokuments wurde die Maßnahme Nr. 11/2024 des Generaldirektors für den Betrieb „Betrieb von ETCS in den Bedingungen der ČD Cargo, a.s. ab 01.08.2024“ erlassen, in der die Bedingungen für die maximale Bereitstellung von Fahrten mit dem aktiven mobilen Teil von ETCS für ein höheres Sicherheitsniveau der Zugfahrten und die Beseitigung des Auftretens von Zwischenfällen vor dem Datum der Einführung des ausschließlichen Betriebs ab 01.01.2025 festgelegt sind.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Wir stellen Unternehmen mit einer Unternehmensbeteiligung von ČD Cargo vor (7.)

Eine weitere ausländische Tochtergesellschaft ist auf dem ungarischen Schienennetz tätig. Dank ihrer Aktivitäten können wir unseren Kunden die Möglichkeit bieten, Transporte fast bis zum Balkan zu organisieren.

Cargo Hungary

Das Unternehmen CD Cargo Hungary wurde im März 2020 in das Handelsregister eingetragen, besitzt seit Oktober desselben Jahres eine Lizenz für den Schienengüterverkehr auf den Strecken in Ungarn und hat in den letzten beiden Monaten des Jahres 2020 50.000 Tonnen Güter transportiert. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in der Stadt Püspökladány, die etwa 50 km südwestlich von Debrecen liegt. Während die ČD in den Nachbarländern über eigene Vertretungen verfügte, die sich ebenfalls der Aushandlung von Verträgen über die Beförderung von Gütern widmeten, stellt Ungarn für unser Unternehmen ein völlig neues Tätigkeitsgebiet dar, das wir erst nach der Annahme der Expansionsstrategie der ČD Cargo zu erschließen begannen.

CD Cargo Hungary ist eine 100%ige Tochtergesellschaft von CD Cargo Slovakia. Sie ist auch eng mit dessen Aktivitäten verbunden, da ein großer Teil der Züge von der Slowakei nach Ungarn und dann weiter nach Rumänien fährt. Der rumänische Markt ist jedoch seit langem liberalisiert und zeichnet sich durch eine Reihe von Besonderheiten aus, wie z. B. die Komplexität der Abfertigung von Zügen an der Landesgrenze, den schlechten Zustand der Eisenbahninfrastruktur usw. Das Lokomotiv- und Rollmaterial wird auch innerhalb der ČD Cargo Gruppe eingesetzt. Mehrere Lokomotiven der Baureihen 230, 240 und 742 wurden bereits hungarisiert (für den Betrieb in Ungarn angepasst) und es ist auch möglich, die modernsten interoperablen Lokomotiven der ČD Cargo einzusetzen.

CD Cargo Hungary verzeichnete im Jahr 2023 mit



Ein Containerzug mit 363.528 an der Spitze passiert den Bahnhof Komárom FOTO: KALMÁR GERGŐ

835 Tausend Tonnen beförderter Güter einen Höchststand. Die meisten davon waren Kohle und Koks sowie Holz. Allerdings verzeichnete das Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Rückgang der Holzsendungen, da die Exporte dieses Rohstoffs aus der Tschechischen Republik nach Rumänien zurückgingen. Zu den traditionellen Gütern, die von der ungarischen

Tochtergesellschaft transportiert werden, gehören chemische Produkte, Getreide und Container. Die Diesellokomotiven von CD Cargo Hungary werden auch bei Betriebsstillständen eingesetzt, insbesondere für Ausweichverkehre für verschiedene andere Verkehrsträger.

MICHAL ROH

CD Cargo Hungary in Zahlen

Anteil CD Cargo Slovakia	100 %
Grundkapital	1.010.741.569 HUF
Anzahl der Lokomotiven	15 angemietet von ČD Cargo
Wagenanzahl	120
Mitarbeiteranzahl	46
Gütertransport (2023)	835 Tsd. Tonnen

Die Geschäftsführer von CD Cargo Hungary seit der Gründung sind Koloman Bartha und Attila Varga, die uns einen genaueren Überblick über die Aktivitäten der ungarischen „Tochtergesellschaft“ geben werden. Koloman ist für rechtliche und kommerzielle Angelegenheiten zuständig, Attila für Betrieb, Sicherheit und Wirtschaft.

► **Ungarn ist nicht nur in Bezug auf die Sprache, die hier gesprochen wird, besonders. Wie würden Sie den ungarischen Verkehrsmarkt beschreiben? Wie viele Transportunternehmen sind dort tätig?**

KB: Leider stagniert das Volumen der auf der Schiene beförderten Güter in Ungarn oder geht langsam zurück. Im Gegensatz dazu wächst die Zahl der Transportunternehmen und wird bald 40 erreichen. Auch vor diesem Hintergrund betrachten wir es als großen Erfolg, dass das Volumen unserer Sendungen immer noch zunimmt. Wir glauben, dass dieser Anstieg ein Beweis für die Qualität unserer Dienstleistungen, das Fachwissen unserer Mitarbeiter und den umfassenden internationalen Hintergrund der gesamten ČD Cargo Gruppe ist.

► **CD Cargo Hungary wurde 2020 gegründet, wie hat sich das Unternehmen bis heute entwickelt?**

KB: CD Cargo Hungary erhielt am 1. Oktober 2020 eine Lizenz für den Betrieb von Eisenbahntransporten, bot aber zunächst nur kommerzielle oder Speditionsdienstleistungen an. Der eigentliche Betrieb von Zügen entwickelte sich langsam und schrittweise. Die schwierigste Aufgabe bestand

darin, im Jahr 2021 Geschäftsmöglichkeiten zu erhalten, bei denen wir unseren Kunden wettbewerbsfähige Preise anbieten und sie so von der Qualität unserer Dienstleistungen überzeugen konnten. 2022 erschwerte auch die Energiekrise unsere Lage erheblich, da wir unsere Dienstleistungen aufgrund des starken Anstiegs der Strompreise nicht mit einem höheren Gewinn umsetzen konnten. Trotzdem ist es uns gelungen, unser Transportvolumen um bis zu 30 % zu steigern. In der ersten Hälfte des Jahres 2023 gingen die Transitholzlieferungen nach Rumänien deutlich zu-

rück, Arbeit war Mangelware. Dies änderte sich jedoch wie von Zauberhand in der zweiten Jahreshälfte, als die Züge wieder fuhren und wir ein Rekordvolumen realisieren konnten. Trotz aller Hindernisse kämpft unser Unternehmen hart auf dem ungarischen Markt und die Ergebnisse bestätigen, dass wir erfolgreich sind.

► **Wie organisieren und managen Sie den Transport in Ungarn?**

AV: Für die Organisation des Betriebs und die täglichen Aufgaben in Ungarn sind 2 Manager zu-

ständig. Der eigentliche Betrieb wird von 5 hauptamtlichen Fahrdienstleitern abgewickelt, die den Betrieb unserer Züge 24 Stunden am Tag überwachen. Wir haben nur 3 bis 5 Züge pro Tag auf dem Netz, aber wir müssen nicht nur deren Betrieb managen, sondern auch Strecken bei den Infrastrukturbetreibern MÁV oder GySEV bestellen, Triebfahrzeugführer einweisen, die Zugabfertigung organisieren usw. Auch der Betrieb auf den Hauptstrecken wird durch umfangreiche Sperrungen stark beeinträchtigt.

► **Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen der ČD Cargo Gruppe?**

KB: Das Wichtigste ist natürlich die Zusammenarbeit mit unserer Muttergesellschaft CD Cargo Slovakia. Wir tauschen täglich Züge aus, und natürlich arbeiten wir auch kommerziell zusammen. Zu unserer Freude beginnt sich aber auch die Zusammenarbeit mit der österreichischen Niederlassung und mit der ČD Cargo ADRIA intensiv zu entwickeln. Ich sehe hier ein großes Potenzial im Hinblick auf die Adria-Häfen und deren laufende Modernisierung.

► **Wie sieht Ihre Strategie für das Jahr 2024 aus und was sind die langfristigen Ziele Ihres Unternehmens?**

AV: Wichtigstes strategisches Ziel ist es, den Trend zur Steigerung des Transportvolumens fortzusetzen und das Team der Mitarbeiter im operativen Bereich und bei der Vermittlung von Neugeschäften schrittweise zu erweitern.

MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Koloman Bartha



Attila Varga

Prozess der Erstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in der ČD Cargo

In der Mai-Ausgabe des Cargovák haben wir einen Rahmen für das nichtfinanzielle Reporting und die Verpflichtungen, die die ČD Cargo gemäß der europäischen Gesetzgebung erfüllen muss, vorgestellt. In dieser Folge werden wir versuchen, den Lesern die Schritte näher zu erläutern, die wir in diesem Jahr unternehmen werden, um für die Prüfung des nichtfinanziellen Reportings im Jahr 2025 bereit zu sein.

Die ČD Gruppe begann im vergangenen Jahr mit der Vorbereitung auf diese neue gesetzliche Verpflichtung in Zusammenarbeit mit den ESG-Spezialisten von PricewaterhouseCoopers (PWC). Bei ESG geht es nicht nur um die Aufbereitung von Datenquellen, sondern auch um die Kommunikation mit den Stakeholdern, die Festlegung von Nachhaltigkeitszielen und -prozessen und deren Einbettung in das Tagesgeschäft des Unternehmens. Die Vorbereitung besteht aus Teilaktivitäten (Projekten), an denen innerhalb der ČD Cargo Gruppe gearbeitet werden muss (siehe Diagramm). Ein ähnliches Projekt läuft bei der ČD und in gewissem Umfang auch bei anderen Unternehmen der ČD Gruppe. Der Vorteil der gruppenweiten Lösung liegt in der gemeinsamen Nutzung von Informationen und Ergebnissen aus den Unterphasen, was zu einem einheitlichen Ansatz in der Datenberichterstattung führen wird, was deren spätere Konsolidierung erleichtern wird.

Doppelte Bedeutung

Im Rahmen dieser Tätigkeit hat die ČD Cargo wichtige Bereiche identifiziert, die den Grundstein für die Struktur des nicht-finanziellen Reportings bilden werden. Dies ist ein wichtiger Schritt bei der Vorbereitung des nichtfinanziellen Reportings, ohne den es nicht möglich wäre, mit anderen Aktivitäten fortzufahren. Die doppelte Bedeutung wird oft als doppelte Materialität bezeichnet, weil bei der Bestimmung der Bedeutung zwei Perspektiven der Nachhaltigkeit verwendet werden:

1) wie bedeutend die Auswirkungen der eigenen Aktivitäten auf die Stakeholder des Unternehmens sind

2) die finanzielle Bedeutung der Risiken und Chancen, die sich aus dem externen Umfeld für das Unternehmen ergeben

Vor der eigentlichen Wesentlichkeitsbewertung

war es notwendig, die Geschäftsaktivitäten der ČD Cargo Gruppe abzubilden, die Wertschöpfungskette zu beschreiben und die Stakeholder zu identifizieren. Es folgte die Identifizierung der relevanten Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO), die den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) zugeordnet wurden. Anschließend wurde die Validierung der IROs für die ČD Cargo durchgeführt, einschließlich der Festlegung der Signifikanzschwelle. Wesentliche Themen werden eine Säule des nichtfinanziellen Reportings und in den ESRS-Standards sein und sind nach den bekannten Buchstaben E, S, G unterteilt. Wir werden den Inhalt der wesentlichen Themen, einschließlich der Verbindung zu ESG, in einer zukünftigen Ausgabe von Cargovák vorstellen.

GAP-Analyse

Das aktuelle Projekt ist direkt mit den Ergebnissen der doppelten Bedeutung verbunden. Für die Wesentlichkeitsbereiche wird eine Lückenanalyse durchgeführt, bei der wir auf der Ebene der einzelnen Teilbereiche und Datenpunkte prüfen, ob die ČD Cargo Gruppe über die erforderlichen Informationen (gemäß den ESRS-Standards) verfügt. Häufig handelt es sich dabei um Daten, die die ČD Cargo im Rahmen des Nachhaltigkeitsberichts für die ČD konsolidiert. Diese Daten müssen jedoch durch qualitative Informationen ergänzt werden, d.h. auf der Ebene der Politiken oder internen Maßnahmen. Aus dem laufenden Projekt geht hervor, dass die größte Herausforderung darin besteht wird, die Informationen der Tochtergesellschaften der ČD Cargo zu ergänzen.

Festlegung von Nachhaltigkeitszielen und Aktionsplan

Ein Projekt, das auch schon abgewickelt wurde. In Zusammenarbeit mit dem Beratungsunternehmen und den Verantwortlichen der ČD Cargo werden wir kurz- und mittelfristige Nachhaltigkeitsziele festlegen. Die richtige Festlegung der Ziele ist von entscheidender Bedeutung, da die Ziele für die ČD Cargo in ihrer Kommunikation mit Banken, Rating-Agenturen, Ministerien und anderen staatlichen Institutionen, einschließlich Subventionsgebern usw., verbindlich sein werden. Die Ziele müssen in erster Linie erreichbar sein und es müssen Teilmaßnahmen zu ihrer Er-

füllung festgelegt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der ČD Cargo und des Eisenbahngüterverkehrs als umweltfreundlicherer Verkehrsträger zu erhalten.

Einrichtung einer Governance-Struktur und von Reporting-Prozessen

Angesichts des Umfangs der nicht-finanziellen Informationen, die für die Prüfung erhoben werden müssen, können wir auf eine umfassende Einrichtung des Prozesses der Datenerhebung, Konsolidierung und Berichterstattung nicht verzichten. Es wird ein einheitliches Verfahren für die gesamte ČD Cargo Gruppe notwendig sein.

ESG-Risiken

Im Rahmen der ESG-Risiken konzentrieren wir uns auf das Thema Klimarisiken. Wir konzentrieren uns auf die Bewertung der potenziellen Auswirkungen von physischen Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel (Überschwemmungen, Stürme, Erdbeben) auf die Vermögenswerte der ČD Cargo. In erster Linie werden wir die Auswirkungen auf Gebäude und Be- und Entladestellen bewerten. Das Ergebnis wird eine Analyse der potenziellen Auswirkungen im Falle des Eintretens eines Klimarisikos sein. Dieses Projekt wird uns einen detaillierteren Beitrag zu den signifikanten Bereichen aus der Ökologie liefern (signifikant auf der Grundlage der doppelten Wesentlichkeit) und ist ein notwendiger Beitrag für die Berichterstattung von Indikatoren gemäß der EU-Taxonomie.

EU Taxonomie

Die EU-Taxonomie ist eine weitere gesetzliche Vorgabe, die zusammen mit den CSRD- und ESRS-Standards die Nachhaltigkeit wirtschaftlicher Aktivitäten definiert. Die europäische Gesetzgebung hat eine Reihe von Aktivitäten definiert, die als nachhaltig gelten und zu einem der definierten Ziele beitragen, und die ihrerseits ein anderes Umweltziel nicht wesentlich beeinträchtigen und andere notwendige Prüfkriterien erfüllen. Das Ergebnis ist die Berichterstattung über den Anteil unserer Aktivitäten (Umsatz, Investitionsausgaben und ein Teil der Betriebsausgaben), die mit dieser Verordnung übereinstimmen. Der Schienen-güterverkehr ist im Allgemeinen eine förderfähige Tätigkeit, aber einige unserer Tätigkeiten (z. B. der

Transport fossiler Brennstoffe) entsprechen nicht mehr der Taxonomie.

Berechnung des Kohlenstoff-Fußabdrucks

Die ČD Cargo hat bereits das dritte Jahr in Folge einen Teil des Kohlenstoff-Fußabdrucks des Unternehmens berechnet, um die gesetzliche Verpflichtung zur Veröffentlichung eines Nachhaltigkeitsberichts für die ČD Gruppe zu erfüllen - siehe www.cdcargo.cz/documents/10179/3690644/2023-cz.pdf. Die Berechnung wird vom Unternehmen CI3 und VUZ auf der Grundlage unserer Daten durchgeführt. Derzeit berechnet der Bericht den Carbon Footprint der ČD Cargo für Scope 1 (direkte Emissionen - z.B. Diesel, der in Lokomotiven verbrannt wird) und 2 (indirekte Emissionen - z.B. Verbrauch von gekauftem Strom für Lokomotiven). In Zusammenarbeit mit einem Beratungsunternehmen wird derzeit eine Pilotberechnung von Scope 3 (nicht in Scope 1 und 2 berücksichtigte Emissionen, die aus der Tätigkeit des Unternehmens resultieren) für das Jahr 2023 und die gesamte ČD Cargo Gruppe einschließlich der Tochtergesellschaften durchgeführt. Wir werden die Ergebnisse der Pilotberechnung nutzen, um den Carbon Footprint für das Jahr 2024 zu berechnen. Wir werden die daraus resultierenden Daten im Bereich der Ökologie nutzen, wo wir bedeutende Datenbereiche haben, die auf den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeit basieren.

Erhebung sonstiger nicht-finanzieller Daten und Vorbereitung des nicht-finanziellen Reportings

Am Ende des Prozesses werden wir alle Daten konsolidieren, die uns für die ČD Cargo Gruppe zur Verfügung stehen. Ziel ist es, die Daten so aufzubereiten, dass sie alle Anforderungen des nichtfinanziellen Reportings erfüllen und zu 100 % auditfähig sind. Das Audit wird im Februar 2025 beginnen und bis Anfang April dauern, wenn wir den Auditbericht erhalten sollten.

Um mit dem Thema Nachhaltigkeit fortzufahren, konzentrieren wir uns auf die Erläuterung des Begriffs „ESG“, d.h. die Erklärung der Bedeutung dieser 3 Buchstaben in Bezug auf die wichtigsten Themen der ČD Cargo.

PETRA SLOVÁČKOVÁ
RADEK SMETANA

Ende der Einschränkungen auf der Branický-Brücke

Am 1. Juli 2024 endete eine der bedeutendsten Sperrungen des Schienengüterverkehrs der jüngeren Vergangenheit. Die ununterbrochene Einstellung des Verkehrs auf der Branický-Brücke (der sogenannten Brücke der Intelligenz) dauerte nach mehreren Verschiebungen des Baubeginns ab dem 10. Januar 2024 genau 174 Tage und bedeutete erhebliche Einschränkungen für die Güterverkehrsunternehmen und eine anspruchsvolle Umleitung über die südliche Variante über Ne-manice bei České Budějovice oder möglicherweise die nördliche Variante über Ústí nad Labem und Cheb.

Aur ursprünglich war die Möglichkeit von Umleitungsstrecken über die Vytoň-Brücke nicht vorgesehen. Nach langen Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung, die mit der Prüfung des technischen Zustands der Brücke und ihrer Kapazität verbunden waren, wurde der Betrieb von Umleitungs-zügen über diese sehr exponierte Strecke schließlich

unter genau festgelegten Bedingungen (Geschwindigkeit 20 km/h, Streckenlastklasse begrenzt auf C2, Verbot des Fahrens von Fahrzeugen in Paaren und im Konvoi und nur ein Zug durfte sich gleichzeitig auf dem Abschnitt befinden), hauptsächlich nachts, erlaubt. Für ČD Cargo wurden 5 Paare regelmäßiger Strecken zugewiesen, denen nach Wochenplänen und interner Abstimmung innerhalb der ČD Cargo konkrete Züge und Geschäftsfälle zugewiesen wurden. Gleichzeitig war die Eisenbahnverwaltung in der Lage, in Ausnahmefällen Restkapazitäten ad hoc zuzuweisen, je nach der verfügbaren Kapazität der Eisenbahn. Die Möglichkeit der Nutzung dieser Strecke wurde teilweise durch nächtliche Sperrungen während der Schließung des Abschnitts Beroun - Karlštejn erschwert. Trotz der oben genannten Einschränkungen und Komplikationen konnten insgesamt 1.125 Züge der ČD Cargo während der Sperrung die Vytoň-Brücke passieren.

Der Bahnverwaltung ist es gelungen, den wichtigsten Teil der Sperrung mit der Einstellung des Betriebs zum geplanten Termin 1. Juli 2024 abzu-



Am 13. August 2024 passiert der Zug NEX 61201 Nýřany - Praha-Uhřetěves den Branický-Brücke, der bei seiner Ankunft in Prag wegen der Sperrung fast 3 Stunden Verspätung hatte. FOTO: MICHAL ROH JUN.

schließen. Der eingleisige Betrieb wird noch bis zum 24. Oktober 2024 fortgesetzt. Die zweigleisige Strecke über die Branický-Most-Brücke wird in Zukunft nicht nur eine sehr wichtige Güterverkehrsader sein, sondern auch eine Ausweichstrecke für Personenzüge während des geplanten Umbaus der Vytoňské-Brücke.

Leider wird der Betrieb auf der Strecke durch das Berounka-Tal jedoch durch weitere Sperrungen mit sehr negativen Auswirkungen erschwert. An manchen Tagen führt ihr Zusammentreffen sogar zum Zusammenbruch.

RADEK NEDOMLEL

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Eine Auswahl der bedeutendsten außerordentlichen Vorfälle (MU) aus dem 2. Quartal 2024

• Am 2. April 2024 ereignete sich ein Zwischenfall auf dem Bahnhof Ústí nad Labem, äußerer Bahnhofbezirk (Strecke Ústí nad Labem Hauptbahnhof - Chomutov). Beim Übergang vom Gleis 19 des Bahnhofs zum Gleis 25 des Bahnhofs kam es durch die Entgleisung des zweiten Drehgestells des ersten Wagens vor der Spitze der Weiche Nr. 52 zum Entgleisen. Durch den Vorfall entstand ein erheblicher Schaden, der auf 900.000 CZK geschätzt wird.



• Am 15. Mai 2024 ereignete sich ein Zwischenfall auf dem Bahnhof Ostrava Main Station (Strecke (Zebrzydowice) - Petrovice u Karviné st. hr. - Přerov). Beim Absetzen einer Gruppe von Wagen wurde auf das vorletzte Abstellgleis gefahren. Diese Gruppe fuhr zu einer abgestellten Wagengruppe auf Gleis 425, die durch Sicherungsposten gesichert war. Die gesamte Gruppe fuhr dann unerlaubt an dem Rangiersignal Se 422 mit dem Signal "Rangieren verboten" vorbei und entgleiste über die in der Mitte der Weiche 422 eingekleitete Sicherungssperre. Der außerordentliche Vorfall verursachte einen hohen Schaden von schätzungsweise 230.000 CZK.



• Am 5. Juni 2024 ereignete sich ein schwerer Unfall im Bahnhof Pardubice hl. n. (Strecke Česká Třebová - Praha-Libeň). Der Zug Ex 1021 (Betreiber Regiojet) passierte unerlaubt das Signal S1a mit dem Signal „Halt“, änderte gewaltsam die Weiche Nr. 11 und stieß frontal mit dem Zug Nex 41340 (ČD Cargo) zusammen. Bei dem Unfall wurde der Triebfahrzeugführer von Ex 1021 verletzt, 4 Personen kamen ums Leben und 23 Fahrgäste wurden verletzt. Der Großschaden wird auf über 110 Millionen CZK geschätzt.

MILAN MAŠEK

FOTO: UNTERSUCHUNGSAKTEN



Sicherheitsthema: Fahrunterricht unter der Aufsicht von ETCS auf ČDC Simulator



Über die Einführung des europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystems ETCS sind bereits zahlreiche Informationen veröffentlicht worden. Um Ihnen einen Überblick zu geben: Ab dem 1. August 2024 betreibt unser Unternehmen bereits den aktiven mobilen Teil des ETCS auf dem Triebfahrzeug auf den aufgelisteten Strecken der Eisenbahnverwaltung im größtmöglichen Umfang, und ab dem 1. Januar 2025 wird der ausschließliche ETCS-Betrieb auf ausgewählten Streckenabschnitten eingeführt, auf denen der Betrieb mit mehr als 950 Triebfahrzeugführern sichergestellt werden muss. Bis Ende 2026 wird der ausschließliche Betrieb auf die meisten Hauptstrecken ausgedehnt, und bis 2030 werden alle Strecken des Netzes der Eisenbahnverwaltung mit einem gewissen Maß an ETCS ausgestattet sein.

Aus der Sicht des Triebfahrzeugführers ist das Fahren unter ETCS-Führung etwas völlig Neues. Es bedeutet eine Menge neuer Konzepte, eine Änderung der Logik und der Verfahren beim Führen eines Zuges. ETCS wird in vollem Umfang eingeführt, und wir sind uns voll und ganz bewusst, wie groß die Herausforderung für die Triebfahrzeugführer selbst ist. Wir versuchen, diese neuen Bedingungen nicht zu unterschätzen, und der D-ETCS-Triebfahrzeugführer-Test wurde bereits im ČD Cargo-Umfeld ab 2021 eingeführt. Die Ausbildung umfasst einen theoretischen Teil in Form eines Kurses und eine Fahrerschulung unter Anleitung von ETCS auf einem fahrenden Fahrzeug.

Wie unsere Leser sicher wissen und einige unserer Fahrer bereits ihre eigenen Erfahrungen gemacht haben, verfügt die ČD Cargo seit Anfang dieses Jahres über einen modernen Simulator für Fahrer. Der Simulator bietet eine einzigartige Möglichkeit, Notfallsituationen und Betriebsbedingungen zu simulieren, und deshalb wurde beschlossen, ihn auch für die ETCS-Schulung zu nutzen. Nach der harten Arbeit des Ausbildungsteams des Simulators wurden Szenarien für die praktische Ausbildung von Triebfahrzeugführern erstellt, die nach der erforderlichen Genehmigung durch die Eisenbahnverwaltung als Teil der Fahrausbildung unter Anleitung des ETCS aufgenommen wurden.

In den Räumlichkeiten des DVI in Česká Třebová, wo sich der Kabinensimulator befindet, wurden 8 Kurse für die D-ETCS-Prüfung organisiert. Der theoretische Teil wurde von ausgewählten Fahrle-

hrern durchgeführt, und die ausgebildeten Fahrer hatten die Möglichkeit, im Simulator Platz zu nehmen, wo sie anhand vorbereiteter Szenarien die Erscheinungsformen von ETCS in verschiedenen Betriebsituationen kennenlernten, denen sie in Zukunft im realen Betrieb begegnen könnten. Der große Vorteil besteht darin, dass der Triebfahrzeugführer im Simulator mehr Betriebsituationen erlebt als im praktischen Fahrbetrieb und von einem erfahrenen Dozenten aus dem Personal der Generaldirektion Güterverkehr der ČD voll unterstützt wird.

Von den Schulungsteilnehmern kommt die Rückmeldung, dass die Einbindung des Simulators in die Schulung das Verständnis für

ETCS-Themen erheblich erleichtert. Nach der Fahrt mit dem Simulator macht es "Klick", d.h. der Zusammenhang zwischen dem Kontext der Rechtsvorschriften und dem Verhalten des beweglichen Teils am fahrenden Fahrzeug wird klar und diese verringern so die Angst vor dem Fahren unter der Führung von ETCS, was unser Ziel in der Ausbildung ist.

Auch in diesem Herbst werden wieder Kurse für die D-ETCS-Prüfung organisiert. Wir freuen uns darauf, einige von Ihnen zu treffen.

MARTIN PITOŇÁK

FOTO: ADAM RAK



Street running train



So bezeichnet man in den Vereinigten Staaten das Phänomen, dass die Eisenbahnlinien direkt durch die Straßen der Städte verlaufen, ähnlich wie die Straßenbahnlinien. Es ist ein Überbleibsel der oft stürmischen Siedlungsentwicklung in diesem riesigen Land, als die meisten Städte gleichzeitig mit der Einführung der Eisenbahn gegründet wurden und nach und nach um sie herum wuchsen.

Dieses Phänomen ist in vielen Filmen mit Wildwest-Thematik gut zu sehen, so auch in dem Klassiker Es war einmal im Westen, der auf dem Bau der trans-

kontinentalen Eisenbahn und der Besiedlung ihrer Umgebung basiert. Die Kombination der imposanten nordamerikanischen Eisenbahn (die Länge der Züge, die Anzahl der Lokomotiven an ihrer Spitze, das Übereinanderstapeln von zwei Schichten von Containern) mit dem Verlauf der Gleise durch die Straßen der Städte schafft Szenen und Landschaften, die einzigartig sind und nirgendwo sonst auf der Welt zu finden sind.

Im 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts war es üblich, wichtige Fernverkehrsstrecken durch die Straßen nordamerikanischer Städte zu führen, und in einigen Fällen überlebten sie bis in die entwickelte Automobil-Ära der Zwischenkriegszeit. Ein Beispiel dafür ist die Hauptstadt Washington, D.C., deren Innenstadt buchstäblich von den Gleisen der *Baltimore & Potomac Railroad* durchquert wurde, einschließlich der berühmten *Mall*, die durch das Zentrum der damaligen und heutigen 6th Street führt. Dieses System wurde 1908 mit dem Bau der neuen *Union Station* eingestellt, die noch heute von *Amtrak*-Zügen genutzt wird. Die vielleicht letzte klassische *Straßenbahn* in dieser Form war die zweigleisige Strecke der *New York Central Railroad* entlang der Washington Street in Syracuse, New York. Der letzte Zug, der diese Strecke passierte, war der *Empire State Express*, einer der damals schnellsten Züge der Welt, der am 24. September 1936 New York City mit Buffalo verband. Ein weiteres Beispiel aus dieser Zeit sind die Strecken der *San Francisco Belt Railroad* durch



Ein Union Pacific-Güterzug fährt am 6. Juni 2015 durch die Straßen von Oakland

die Hafenviertel von San Francisco. Vom Charakter her handelte es sich eher um ein Anschlussgleissystem mit ausschließlichem Güterverkehr, der praktisch durch das Stadtzentrum durch die Gebiete Embarcadero und Presidio führte. Dieses System wurde 1993 eingestellt, aber seine Züge hatten das Stadtzentrum schon viel früher verlassen.

Bis zum heutigen Tag gibt es in den Vereinigten Staaten noch eine Reihe von Strecken, die durch Stadtstraßen verlaufen, doch handelt es sich dabei meist um verschiedene Nebenbahnen oder Zweigstrecken (im amerikanischen Sinne des Wortes *Branch Lines*). Wahrscheinlich gibt es heute nur noch wenige wirkliche Fernbahnstrecken, die buchstäblich durch den



Ein Güterzug des Unternehmens CSX nähert sich dem Stoppschild auf der Main Street in La Grange. Aber er wird dort nicht Halt machen ☺.

Asphalt der Straßen einer Groß- oder Kleinstadt verlaufen, wie in Oakland, Kalifornien, Saint Marys, West Virginia, Augusta, Georgia, La Grange, Kentucky, und einigen anderen. Zwei von ihnen, Oakland und La Grange, wollen wir uns genauer ansehen. In Oakland handelt es sich dabei um einen etwa 500 Meter langen Streckenabschnitt entlang des Embarcadero West, der auch deshalb einzigartig ist, weil hier zwei Gleise (früher drei) nebeneinander verlaufen, wobei das südliche Gleis von Güterzügen der *Union Pacific* und das nördliche von Personenzügen der *Amtrak California* genutzt wird. Dies ist ein weiteres Kuriosum. Nachdem die *South Shore*-Züge nicht mehr durch die Straßen von Michigan City, Indiana, fahren und die neue Strecke auf einem eigenen Gleis im Februar 2022 eröffnet wird, ist dies der einzige auf der Straße fahrende Personenzug in diesem Teil der Welt. Der landschaftlich reizvollste Ort dieser Art ist jedoch zweifellos die Einschienenstrecke des Unternehmens CSX, die entlang der Main Street in La Grange, Kentucky, verläuft. La Grange ist eine typisch ländliche amerikanische Kleinstadt, wie sie in vielen alten und neueren Filmen zu sehen ist, und die Fahrt eines langen Güterzuges auf einer ihrer Straßen trägt nur zu ihrem einzigartigen Charme bei. Der Straßenabschnitt ist zwar nicht sehr lang, etwa 240 Meter, aber dafür umso fotogener. Die Züge fahren am südlichen



Straßenleben in der Innenstadt von San Francisco vor dem Zweiten Weltkrieg (Autorensammlung)

Rand der Fahrbahn entlang, so dass zwischen dem Gehweg und den Gleisen Platz für längs geparkte Autos ist, während auf der anderen Seite genügend Platz für eine freie Fahrspur und quer geparkte Autos vorhanden ist. Leider konnte die genaue Geschichte dieses Platzes nicht nachvollzogen werden. Wir wissen nur, dass die Strecke von Louisville, Kentucky, nach Cincinnati, Ohio, im 19. Jahrhundert von der *Louisville and Nashville Railroad* gebaut wurde, die durch Entwicklung und mehrere Übernahmen und Fusionen Teil der heutigen CSX wurde, einer der wenigen großen nordamerikanischen *Klasse-1*-Eisenbahnen.

Nach Angaben aus dem Internet und Aussagen von Anwohnern fahren täglich etwa zwanzig Züge durch das Gebiet, aber diese Zahl ist wahrscheinlich etwas übertrieben. Allerdings verkehren hier Tag und Nacht lange Güterzüge, die von den Anwohnern kaum beachtet werden. Die Züge sind nur an der Kreuzung

Street entfernen, erhöht sich die Geschwindigkeit auf etwa 25 mph. Das bedeutet auch, dass Züge mit einer Länge von bis zu mehreren Kilometern sehr lange brauchen, manchmal bis zu zehn Minuten, um die Straße zu überqueren. Dieser Ort kann nur für einen Besuch empfohlen werden. Auf der „Eisenbahn“-Straße gibt es zahlreiche Sitzgelegenheiten, sowohl vor Restaurants als auch auf freistehenden Bänken. Der einzige Nachteil ist, dass La Grange weit von den großen amerikanischen Touristenattraktionen entfernt liegt, obwohl der Staat Kentucky auf jeden Fall einen Besuch wert ist.

Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, dass es auch in Europa und in der Tschechischen Republik Eisenbahnstrecken gab und gibt, die in den Straßen von Städten und Straßen verlaufen. So gab es beispielsweise in Hamburg bis in die ersten Jahre des 20. Jahrhunderts ein relativ umfangreiches System solcher Strecken. Ein anderer Fall waren die Kernhafenstädte, in denen die Verbindungsgleise zwischen verschiedenen Teilen der Häfen direkt durch die Stadtkais verliefen. Berühmt sind in dieser Hinsicht z. B. Triest oder die letzte in Betrieb befindliche Strecke in Rijeka, die entlang der Ivan-Zajc-Straße verläuft. Auch in der Tschechischen Republik gibt es mehrere solcher Orte. Leider gehören die berühmtesten Fälle der Vergangenheit an - das kürzlich stillgelegte Anschlussgleis zum Brünnner Messegelände, das mitten durch die Poříčí-Straße führte, das in den 1990er Jahren stillgelegte Anschlussgleis zum Prager Tatra Smíchov, das entlang der Stroupežnického-Straße verlief, oder die Strecke vom Bahnhof Prag-Bubny zum Hafen von Holešovice, die teilweise entlang der Jankovcova-Straße verlief. Letztere kam dem amerikanischen Konzept wahrscheinlich am nächsten, da sie mehrmals täglich von langen Güterzügen mit verschiedenen Gütern zum und vom Hafen genutzt wurde. Heute gibt es in unserem Land wahrscheinlich nur noch zwei ähnliche Plätze, allerdings nicht direkt in den Straßen der Stadt, sondern auf Straßenbrücken. Der bekanntere befindet sich in Bechyňe und der andere in Sviadnov bei Frýdek-Místek auf der Brücke über den Fluss Ostravice. Hier befindet sich ein Anschlussgleis zur ehemaligen Grube Staříč, die heute die Kunden der dort ansässigen Eisenbahn bedient.

TEXT UND FOTO: MARTIN BOHÁČ



Und ein Blick auf Rijeka. Eine Rangierlokomotive der Baureihe HŽ Cargo 2132 passiert am 29. September 2022 das Kroatische Nationaltheater in der Straße Ivan Zajc.



Übliche Situation auf der Straße in La Grange