



Cargovák



Eröffnungsspalte

S Sehr geehrte Kolleginnen, sehr geehrte Kollegen, während der Personenverkehr auf der Schiene in den letzten Jahren zugenommen hat, haben die Güterverkehrsunternehmen europaweit, darunter auch die ČD Cargo, mit dem gegenteiligen Problem zu kämpfen - einem Rückgang der Nachfrage nach ihren Dienstleistungen. Die Situation auf dem europäischen Verkehrsmarkt entspricht leider der allgemein schlechten Lage der europäischen Industrie und der europäischen Wirtschaft im Allgemeinen. Und wenn es unseren Kunden nicht gut geht, kann es auch uns im Transportwesen nicht gut gehen. Deshalb sage ich offen, dass es ČD Cargo derzeit nicht gut geht, und es reicht nicht aus, nur festzustellen, dass es in anderen Ländern wesentlich schlechter aussieht. Die Situation ist schlecht, jedoch nicht unlösbar, deshalb habe ich das Unternehmen jetzt auf Krisenmanagement umgestellt. Was bedeutet es? Wir haben die Verhandlungen mit unseren Kunden wieder aufgenommen und sprechen insbesondere bei weniger profitablen Transporten über eine mögliche Preiserhöhung. Allerdings stoßen wir hier zunehmend an die Grenzen des Marktumfeldes. Das sind Maßnahmen auf der Umsatzseite, ebenso intensiv beschäftigen wir uns jedoch auch mit der Kostenseite. Wir kürzen Investitionen und alle entbehrlichen Kosten. Wir haben alle Marketingaktionen sowie den Einkauf von Verbrauchsmaterial eingeschränkt, einschließlich scheinbar Kleinigkeiten wie

Mobiltelefone. Wir suchen nach Einsparungen auf allen Ebenen, Generaldirektion nicht ausgenommen. Hier sind bereits Rationalisierungsmaßnahmen im Gange. Unser Vertriebsbereich wird ebenfalls eine drastische Veränderung durchlaufen. Leider ist es nicht möglich, weitere Warenmengen zu angemessenen Preisen zu sichern. Wir müssen daher sowohl unseren Fuhrpark als auch unser Betriebspersonal reduzieren. Allerdings wollen und tun wir das nicht vom Tisch in Prag aus. Jedem solchen Schritt geht eine gründliche Analyse voraus, und alles wird erst auf der Ebene der Betriebsarbeitsplätze gelöst. Außerdem informieren wir die Gewerkschaften regelmäßig über alle getroffenen Maßnahmen. Durch die Kommunikation mit ihnen möchten wir auch die Verbreitung verschiedener Fehlinformationen verhindern, die im Zusammenhang mit der Restrukturierung entstehen könnten. Daher sehen wir die Gewerkschaften als sehr wichtige Partner an, und ich glaube, dass alle notwendigen Informationen über sie zu Ihnen gelangen werden, und falls nicht, zögern Sie nicht, mir eine E-Mail zu schicken, ich werde Ihre Fragen gerne beantworten. Wenn wir bestehen wollen, müssen wir uns ändern. Jetzt kommt es auf jeden von uns an. Ich bin sicher, dass wir es gemeinsam schaffen können.

TOMÁŠ TÓTH
Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, a.s.

Inhalt

Transport von Erde aus Smichov

05

Beim Transport von Schüttgutsubstraten Dazu gehören Böden oder Bauschutt, meine Eisenbahn noch etwas zu bieten. Es stellte sich heraus Dies geschah während der Materialentfernung von der Baustelle im letzten Jahr in Smíchov, Prag.



Wie geht es den europäischen Fluggesellschaften?

09

Die Industrieproduktion beginnt zu sinken zunehmend die Eisenbahn spüren Spediteure auf der ganzen Welt Europa. Lass uns gemeinsam schauen, wie ist die Situation in den Nachbarländern. Zu einer Zeit, als Politiker sprechen von der Verlagerung es Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, Das wird keine durchweg positive Lektüre sein.



Während der Transport von energetischer Kohle allmählich der Vergangenheit angehört, gehört die Zukunft des europäischen Güterverkehrs den interoperablen Vectron-Lokomotiven. Die Beklebung der Lokomotive 383.014 erinnert auf symbolische Weise an die Verbindung von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Auch wenn das Wetter es nicht vermuten lässt, wurde das Foto am Samstag, den 28. Dezember 2024 aufgenommen. FOTO: MATEJ PLEŠKO

Wie haben wir uns im Jahr 2024 geschlagen?

E Es ist bereits zur Tradition geworden, dass die Leser in der Januarausgabe des Magazins Cargovák eine kurze Bewertung der Transportentwicklung im vergangenen Jahr finden. Werfen wir also einen Blick darauf, welche Mengen welcher Güter wir im Jahr 2024 transportiert haben und welche Faktoren das Transportvolumen beeinflusst haben.

Mit den Zügen von ČD Cargo wurden im vergangenen Jahr 52,3 Millionen Tonnen Güter transportiert (einschließlich der eigenen Transporte der Niederlassungen), was 3,6 Millionen Tonnen weniger sind als im Jahr 2023. Für diesen Rückgang gibt es eine Reihe von Gründen. Zu den globalen Faktoren müssen wir insbesondere den anhaltenden Krieg in der Ukraine, die geopolitische Lage im Nahen Osten und die fortschreitende Restrukturierung der europäischen Industrie nennen. Leider hat dies erhebliche negative Auswirkungen auf das Volumen der auf der Schiene beförderten Güter. In engem Zusammenhang mit dem Green Deal steht das nachlassende Interesse an festen Brennstoffen, und die hohen Strompreise gehen mit einem Rückgang der Produktion in vielen Branchen einher. Auch Naturkatastrophen haben uns nicht verschont – verheerende Überschwemmungen trafen im September große Teile der Regionen Mährrisch-Schlesien und Olmütz. Auch im benachbarten Österreich wurde der Verkehr auf mehreren Hauptstrecken aufgrund von Überschwemmungen eingeschränkt, darunter auf der Semmeringstrecke, der Westbahn und in Richtung Ungarn. Die Überschwemmungen hatten negative Auswirkungen auf die Ergebnisse in allen Warengruppen. Die Unmöglichkeit von Rangierarbeiten in Ostrava hatte erhebliche Folgen für den Transport einzelner Wagenladungen mit Schrott oder Hüttenprodukten. Und wenn wir schon "analysieren", welche Faktoren den Betrieb und das Transportvolumen beeinflusst haben, darf der Fund einer Bombe im September auf dem Gelände von Chemopetrol Litvínov nicht unerwähnt bleiben. Dieser führte zu Einschränkungen beim Transport von Braunkohle und chemischen Produkten. Die Metallurgieindustrie macht keine leichten Zeiten durch. Ein Beweis dafür ist der Zusammenbruch und die Insolvenz der Stahlwerke des Unternehmens Liberty Steel in Ostrava. Für die ČD Cargo bedeutete dies einen Verlust von etwa 5 Millionen Tonnen an

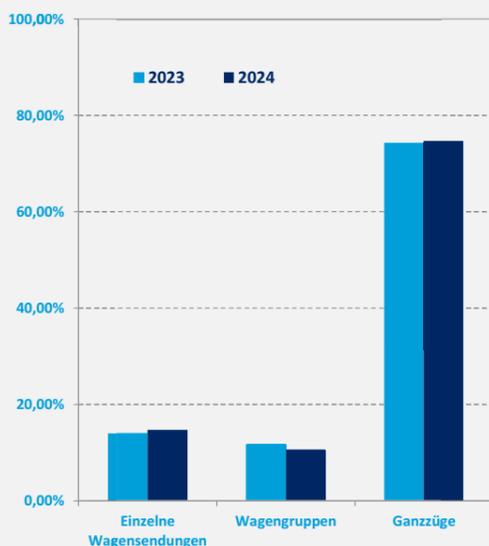
Gütern - Eisenerz, Kohle, Koks, Kalkstein und natürlich Hüttenprodukte. Trotz der Tatsache, dass im Bereich **Eisen und Maschinenbauprodukte** zahlreiche neue Transporte gewonnen werden konnten, lässt sich ein so großes Volumen nicht vollständig ersetzen. Der Hochlauf der Weiterverarbeitung verläuft nur langsam, und die Lieferung von Hüttenhalbzügen ist einem intensiven Wettbewerb ausgesetzt. Neu sind zum Beispiel die Transporte von Coils aus Italien nach Polen mit Umladung auf Lkw im Bereich des Gewerbegebiets in Ostrava oder die Transporte von Rohren aus Deutschland nach der Station Rakšice für das Kernkraftwerk Dukovany. Der vom Green Deal am stärksten betroffene Rohstoff ist **Braunkohle**. Wir haben weiterhin die Lieferung von Kohle zu wichtigen Kraftwerken und Heizkraftwerken sichergestellt, zum Beispiel zu den Kraftwerken Chvaletice, Opatovice oder zu Energotrans in Mělník, jedoch schwankte ihr Umfang im Laufe des Jahres erheblich. Zum 1. Januar 2024 übernahm das Verkehrsunternehmen SD-KD den Transport von Kohle zum Kraftwerk Poříčí, während der Transport von Kohle aus Počeradý für ORLEN Unipetrol oder die Herbstbrennstofflieferungen von Počeradý nach Třebošice für uns völlig neu waren. Natürlich ging auch die Produktion von **Kohle und Koks** zurück, sowohl aufgrund des bereits erwähnten Rückgangs der metallurgischen Produktion als auch aufgrund des mangelnden Interesses an der Verbrennung von Kohle, zum Beispiel im Kraftwerk Dětmarovice. Stabil geblieben sind somit nur die Transporte für das Koks- und das Unternehmen Metalimex in Ostrava. Im Herbst haben wir den Umleitungsverkehr von Kohle von OKD zu den Stahlwerken in Linz über PPS Horní Dvořiště durchgeführt und ebenfalls Spotzüge aus den Niederlanden nach Ostrava transportiert. Bei den **Baustoffen** war im vergangenen Jahr nur ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dies ist auf einen Rückgang der Bauproduktion, ein mangelndes Interesse an Entschwefelungskalkstein in der ersten Jahreshälfte und die Schließung der Roheisenproduktion bei Liberty Steel Ostrava zurückzuführen. Dank einer aktiven Geschäftsstrategie ist es uns gelungen, eine Reihe neuer Geschäftsfälle zu gewinnen. Zu nennen sind hier der Transport von Betonfertigteilen aus Otrokovice zum Bau eines neuen Automobilwerks in der Nähe von Košice, der Transport von Energiegips vom Kraftwerk Opatovice nach Počeradý und vor allem der Transport

von Erdreich von der Baustelle im Prager Stadtteil Smíchov zur Ablagerung zunächst in Nučice und dann in Dívčice. Wir waren auch an der Bewirtschaftung des Steinbruchs in Litice nad Orlicí beteiligt. Die Lage bei den **chemischen Erzeugnissen und flüssigen Brennstoffen** war das ganze Jahr über stabil. So konnten wir beispielsweise über 300 Tausend Tonnen Diesel mehr transportieren als im Jahr 2023. Ein nicht unerheblicher Anteil an diesem guten Ergebnis hat der Einsatz eigener Tankwagen für den Import von Kraftstoffen aus Deutschland sowie die Aufrechterhaltung des Transits von Kraftstoffen aus der Slowakei nach Polen. Leider stagniert der Transport anderer chemischer Produkte, einschließlich Mineraldünger, eher. Die Lage im Bereich **Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse** war das ganze Jahr über sehr gut, da in Zusammenarbeit mit den Tochtergesellschaften eine Reihe von Getreidelieferungen für den Export erzielt werden konnten. Trotz der starken Konkurrenz durch andere Spediteure haben wir in diesem Bereich fast 200 Tausend Tonnen mehr Güter als im Vorjahr befördert. Trotz der anfänglichen Probleme, die durch das Hochwasser verursacht wurden, konnte die Rübenkampagne zur vollen Zufriedenheit der Kunden durchgeführt werden. Neben den traditionellen Inlandslieferungen haben wir auch Rüben aus der Slowakei und jetzt auch Bio-Rüben aus Österreich in die Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou importiert. Im Januar haben wir den 800. Mattoni Express von Vojkovice nad Ohří nach Prostějov transportiert. **Holz- und Papierprodukte** haben wir im Jahresvergleich um etwa 150.000 Tonnen mehr transportiert, aber im Vergleich zum Jahr 2022 sind es 1,4 Millionen Tonnen weniger. Der größte Einfluss kommt natürlich vom Übergang von der Kalamitätsernte zur regulären Ernte und der beträchtlichen Konkurrenz durch Low-Cost-Eisenbahntransportunternehmen, mit denen ein harter Wettbewerb geführt werden muss. Im vergangenen Jahr war dies besonders in Westböhmen und bei den Kalamitätsholzlieferungen aus Deutschland zu beobachten. Die Herbstleistung wurde durch die Überschwemmungen beeinträchtigt, die die Strecken im Jeseníky-Gebirge betrafen, wo große Mengen an Holz verladen werden. Auch der Gleisanschluss eines der größten Holzverarbeitungsunternehmen, Lenzing Biocel Paskov, konnte nicht betrieben werden. Starke Regenfälle in der gesamten

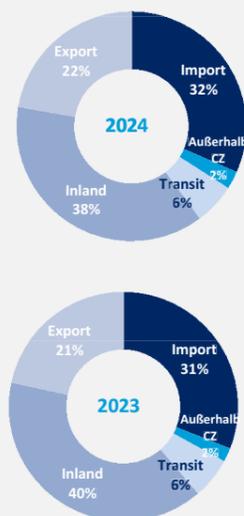
Tschechischen Republik haben den Holzeinschlag in allen Wäldern erheblich reduziert. Die Situation im **kombinierten Verkehr** war das ganze Jahr über sehr gut. Es wird bestätigt, dass dieses Segment ein großes Potenzial für die Zukunft hat. Dies zeigt sich u. a. in der Zunahme der Transporte um mehr als 800 Tausend Tonnen im Vergleich zum Vorjahr. Zu Beginn des Jahres wurden das Volumen und die Kontinuität der Transporte durch die Situation im Suezkanal beeinträchtigt, als die Schiffe ihre Fahrtrouten ändern und verlängern mussten. Wir hatten auch mit einem Streik der DB-Lokführer in Deutschland zu tun, als es uns gelang, mit unserer Niederlassung Züge für Maersk zu sichern. Auch die Zahl der für MSC- und Metrans-Betreiber abgefertigten Züge hat deutlich zugenommen, einschließlich ausländischer Abschnitte. Im Bereich **Automotive** haben wir nahezu gleichwertige Leistungen wie im Vorjahr erzielt, trotz der zunehmenden Unsicherheit in diesem Industriesegment. Der Transit von Devínská Nová Ves nach Falkenberg ging vorübergehend zurück, während bei den Transporten von Hyundai Automobilwerk im März aufgrund der Einführung des neuen Modells Tucson ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. Infolge der Überschwemmungen fielen Züge mit Autos nach Polen aus, und das Anschlussgleis der Gesellschaft HMMC in Nosovice konnte lange Zeit nicht bedient werden. Wir haben an der nächsten Ausschreibungsrunde für den Transport für das neue Volvo-Werk in der Slowakei teilgenommen. Bei den **übrigen Rohstoffen** gab es im Jahr 2024 keine größeren Schwankungen. Die Ergebnisse zu Beginn des Jahres wurden durch die "Rotationen" von Soldaten und Ausrüstung des tschechischen Militärs in die baltischen Staaten und die Slowakei positiv beeinflusst, und das Ende des Jahres war durch die ersten Transporte von Leopard-Panzern gekennzeichnet. Dennoch haben wir im Laufe des Jahres eine Reihe von Militärtransporten erfolgreich durchgeführt. Interessant waren auch die Transporte von Transformatoren, zum Beispiel nach Přeštice oder im Transit durch die Tschechische Republik nach Polen. Für die Mittelböhmische Region haben wir in Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft ČD Cargo Logistics den Transport von 12 verschrotteten Bussen in die Ukraine organisiert. Was ist abschließend hinzuzufügen? Die Leistung aller Eisenbahngüterverkehrsunternehmen auf dem Netz der Eisenbahnverwaltung ist im Vergleich zum Jahr 2023 um 79.664.089.338 Stundenkilometer gesunken, was ca. 2,5 %. Betrachtet man jedoch die Dezember-Ergebnisse, so betrug der Rückgang gegenüber dem Vorjahr für alle Frachtführer 8,5 %. Es ist also offensichtlich, dass der Güterverkehr nicht nur bei ČD Cargo zurückgeht, sondern insgesamt die Menge an Gütern auf der Eisenbahn abnimmt. Der Marktanteil der ČD Cargo betrug zum Jahresende 51 %.
MICHAL ROH
GRAFIK: LEONA PECKOVÁ

Transportanteil ČD Cargo

Nach den Sendungsarten



Nach der Transportart



Nach einzelnen Warenarten



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

Neue Gesichter übernehmen das Automotive- und Kombi-Geschäft

Im Zusammenhang mit den Änderungen im Geschäftsbereich kam es zum 1. Januar 2025 auch zu Veränderungen in der Leitung der beiden Warengruppen. Ihre neuen „Führungskräfte“, Lucia Kliegrová und Imrich Lelkes, stellen wir in Form kurzer Interviews vor.

► **Könnten Sie uns zu Beginn kurz beschreiben, was die Kommodität Automotive alles umfasst? Wer sind Ihre Kunden und mit wem arbeiten Sie zusammen?**

In unserer Kommodität befassen wir uns primär mit dem Transport von Fertigfahrzeugen in spezia-

Lucia Kliegrová

Sie hat Internationale Wirtschaft an der Wirtschaftsuniversität in Bratislava und Logistik sowie Supply Chain Management an der University of Westminster in London studiert. Im Jahr 2008 trat sie in das Unternehmen ČD Cargo als Geschäftsmanagerin der Abteilung für intermodale Transporte und Logistik ein. Nach dem Mutterschaftsurlaub kehrte sie 2020 in die Automobilbranche zurück. In ihrer Freizeit widmet sie sich Aktivitäten im Bereich Umweltschutz und pädagogischer Tätigkeit.

lisierten, mehrstöckigen Eisenbahnwaggons, in geringem Maße auch mit dem Transport von zerlegten Autos oder Autoteilen. Eine Besonderheit ist das geringe Gewicht der transportierten Güter, wobei der Wagen oft doppelt so schwer ist wie die Ladung selbst. Eine Ausnahme bildet das schnell wachsende Segment des Transports von Elektroakkus und Batteriemodulen. Unsere Hauptkunden sind die Besitzer der Eisenbahnwaggons, die hier auch die Rolle des Operators (Speditors) übernehmen. Von den Automobilherstellern ist Škoda Auto der einzige Eigentümer von Eisenbahnwaggons in unserer Region.

► **Was betrachten Kunden derzeit als Priorität bei der Entscheidung über die Wahl der Transportart und des Transportdienstleisters?**

In der Tschechischen Republik werden mehr als zwei Autos pro Minute produziert. Es ist daher sehr wichtig, ausreichende Transportkapazitäten anzubieten und auch die mitunter beträchtlichen mengenmäßigen oder regionalen Schwankungen der Sendungen zu bewältigen. In unserem bereichsübergreifenden Automobilteam tun wir unser Bestes, um auf diese Veränderungen zu reagieren, von der Erfassung eines neuen Geschäftsmodells über die schnelle Einrichtung von Transporttechnologien und die Planung bis hin zur tatsächlichen betrieblichen Umsetzung. Großer Wert wird auf die Kommunikation mit dem Kunden auf allen Ebenen gelegt.

► **Wie sehen Sie die Zusammenarbeit mit Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen bei der Durchführung von Automotive-Transporten? Hat die Anschaffung interoperabler Lokomotiven die Entwicklung des Verkehrs gefördert?**

Im Bereich Automotive sind wir bestrebt, die Fähigkeiten und Kapazitäten der Zweigstellen und Tochtergesellschaften der ČD Cargo so weit wie möglich zu nutzen. Der Kunde verlangt eine Verringerung der Anzahl der Partner, höhere Lieferschnelligkeiten und Flexibilität, auch auf langen Strecken. Die Interoperabilität ist oft ein entscheidender Faktor. Wenn wir diese Lösung nicht anbieten, werden es unsere Konkurrenten sicher tun.

► **Können Sie einige neue, erfolgreich umgesetzte Geschäftsfälle aus dem letzten Jahr nennen?**

Der Testzug von Mladá Boleslav nach Kaunas in Litauen, den wir in Zusammenarbeit mit dem Automobilkonzern Škoda, dem litauischen Verkehrsunterneh-



Lucia Kliegrová FOTO: PRIVATARCHIV

men LTG und dem Eigentümer der DBCL-Wagen (ATG) durchgeführt haben, verlief sehr positiv. Diese neuen Projekte, aber oft auch die Kapazitätserweiterung oder Rationalisierung bestehender Transporte, sind eine große Triebkraft für uns, unsere Arbeit fortzusetzen.

► **Was erwarten Sie für die Automobilbranche im Jahr 2025 und darüber hinaus?**

Das ist eine sehr schwierige Frage, vor allem angesichts der allgemeinen turbulenten Veränderungen in der Automobilindustrie. Unabhängig von der Entwicklung der Produktionsmengen glaube ich jedoch, dass ein zunehmender Anteil der Autotransporte auf die Schiene verlagert werden wird und dass gesamtgesellschaftliche Umweltziele nicht nur auf dem Papier stehen werden. ČD Cargo muss sich dabei ständig weiterentwickeln und verbessern, um auch in den kommenden Jahren die Position eines der erfolgreichsten Eisenbahntransportunternehmen für Autos in Europa zu verteidigen.

► **Sie waren in leitenden Positionen im Bereich der intermodalen Logistik tätig. Wie haben Sie Ihre früheren Positionen geprägt und Ihre jetzige Position bei der ČD Cargo beeinflusst?**

Bevor ich zur ČD Cargo kam, arbeitete ich mehr als 20 Jahre in den Vertretungen der Containerbetrei-

Imrich Lelkes

Nach dem Studium des Managements an der City University Bratislava arbeitete er ab 1998 im Prager Büro der Firma A.P. Moller – Maersk, zunächst als Sales Coordinator und später als Key Client Manager für die Regionen Tschechische Republik und Slowakei. Von 2011 bis 2017 arbeitete er bei der United Arab Shipping Company als General Manager/Commercial Director für die Regionen Tschechische Republik, Slowakei, Österreich und Ungarn. Danach kehrte er zu A.P. Moller – Maersk zurück, wo er zuletzt die Position des Area Product Managers für Terminals in Mittel- und Südeuropa innehatte. Seit Februar 2024 ist er bei der ČD Cargo für die Entwicklung und neue intermodale Verkehrsprojekte zuständig, und seit Januar 2025 leitet er die Geschäfte im Segment der Transporter.

ber (Maersk, UASC) in Mitteleuropa, d.h. in Ländern ohne direkten Zugang zu Seehäfen. Ich habe schnell verstanden, dass eine qualitativ hochwertige Bontentransportlösung zu wettbewerbsfähigen Preisen ein großer Vorteil auf dem Markt sein kann.

Deshalb musste ich immer nach den besten Möglichkeiten für die Kunden suchen, was natürlich auch jetzt gilt, wo ich auf der anderen Seite der Barrikade stehe. Die bisherigen Erfahrungen helfen mir, aktuelle Herausforderungen besser zu erkennen und flexibler zu reagieren und verschiedene Transportlösungen zu entwickeln.

► **Welches sind die wichtigsten Vorteile, die die ČD Cargo ihren Kunden im Bereich des intermodalen Verkehrs im Vergleich zu ihren Wettbewerbern bietet? Die ČD Cargo verfügt über eine langjährige Erfahrung im intermodalen Verkehr und hat Niederlassungen in mehreren europäischen Ländern. Das**



Imrich Lelkes FOTO: ARCHIV DER ČD CARGO

gibt uns die Möglichkeit, als Teil der Gruppe lange Strecken durch fast ganz Europa zu fahren. Am wichtigsten ist jedoch, dass die ČD Cargo ein finanziell gesundes Unternehmen ist, das Ambitionen hat, über die Grenzen der Tschechischen Republik hinaus zu investieren und zu wachsen, was unter den ehemaligen nationalen Fluggesellschaften in Mitteleuropa einzigartig ist.

► **Was erwarten Sie für das Segment des kombinierten Verkehrs im Jahr 2025 und darüber hinaus?**

Ich möchte den kombinierten Verkehr in zwei Produkte aufteilen. Der erste ist die Durchführung des Transports von den Häfen ins Hinterland und zurück, der zweite ist der innerkontinentale Transport ohne Verbindung zum Seeverkehr. Was das erste Produkt betrifft, so möchte ich die ČD Cargo als mitteleuropäischen Akteur positionieren, der den

Kunden Beförderungen in drei Hauptrichtungen anbietet: Nordwesthäfen (Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam), Adria Häfen (Koper, Rijeka) und Ostseehäfen (Gdansk, Gdynia). Die Schifffahrtsunternehmen legen großen Wert auf umweltfreundliche Transporte, und die Maximierung des auf der Schiene beförderten Volumens ist eine der einfachsten Möglichkeiten, das ehrgeizige Ziel der Emissionsfreiheit im Güterverkehr zu erreichen. Ich erwarte auch ein steigendes Interesse an interkontinentalen Zügen auf längeren Strecken, wo wir mit Straßenverkehrsunternehmen konkurrieren könnten. Momentan stoßen wir auf das Fehlen der Geschäftspaarungen, die einen bidirektionalen und damit effizienten Betrieb ermöglichen würden. Mit anderen Worten: Der Kunde ist daran interessiert, unseren Zug in eine Richtung zu nutzen, und erwartet, dass wir unsere Ressourcen in die andere Richtung einsetzen. So funktioniert das natürlich nicht. Aus diesem Grund ist das Hafen-Hinterland-Produkt praktikabler, da die Einfuhr- und Ausfuhr-Richtungen besser ausgeglichen sind.

► **Könnten Sie uns einige konkrete Projekte näher erläutern, an denen Ihre Vertriebsmanager im Rahmen des „Kombi“-Verkehrs derzeit arbeiten?**

Wir arbeiten jetzt intensiv an einem neuen Produkt für unsere Tochtergesellschaft in Kroatien, seit Januar fahren wir mit unserem slowenischen Partner einen regelmäßigen Containerzug von Koper nach Bratislava. Wir haben auch ein Projekt in Richtung Polen entwickelt, wo sich interessante Möglichkeiten der Zusammenarbeit abzeichnen. Im Inland glaube ich, dass es uns in diesem Jahr gelingen wird, die Terminals, die im Eigentum der ČD Cargo stehen (Lovosice, Brno), in das Netz der regelmäßigen Containerzüge aufzunehmen.

► **Welche Rolle spielen Digitalisierung und künstliche Intelligenz in der intermodalen Güterverkehrsbranche und wie werden sie sich Ihrer Meinung nach entwickeln?**

Die Digitalisierung gibt es schon seit einiger Zeit. Zu nennen ist hier zum Beispiel der Datentransfer via EDI zwischen Terminals und Kunden, aber auch verschiedene andere Möglichkeiten zwischen den einzelnen Teilnehmern der Logistikkette. In letzter Zeit macht sich die künstliche Intelligenz bemerkbar, die über ein enormes Potenzial verfügt, und ich erwarte, dass sie in Kontrollmechanismen für die Dokumentation, die Erstellung von Ladelisten für ganze Züge, das Routing von Wagen oder die Disposition einbezogen wird.

VORBEREITET VON: MICHAL ROH

ESG in ČD Cargo

Im vergangenen Jahr haben wir auf den Seiten des Magazins Cargovák Informationen über die nichtfinanzielle Berichterstattung und den Prozess ihrer Erstellung bereitgestellt. Gleichzeitig kündigten wir an, dass wir uns mit den Inhalten der wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen und dem aktuellen Stand der nichtfinanziellen Berichterstattung näher befassen werden. Je näher das neue Jahr rückt, desto wichtiger wird dieses Thema, da die ČD Cargo ihren ersten Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2024 herausgeben muss, der Teil des Jahresberichts sein wird und auch einer Prüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer unterzogen wird.

Doch lassen Sie uns zunächst kurz rekapitulieren, worauf die nichtfinanzielle Berichterstattung beruht. Im Rahmen der nichtfinanziellen Berichterstattung sind Unternehmen der ersten Welle (über 500 Beschäftigte) verpflichtet, Informationen über soziale (S), ökologische (E) und Governance-Aspekte (G) offen zu legen. Auf der Grundlage der vom Unternehmen identifizierten wesentlichen ESG-Bereiche muss es seinen Nachhaltigkeitsansatz in Übereinstimmung mit den ESG-Standards beschreiben. Die folgenden Bereiche und Unterthemen sind für die ČD Cargo von Bedeutung:

1. Umwelt:

- Der Klimawandel: Themen im Zusammenhang mit der Eindäm-

mung des Klimawandels und der Anpassung daran

Energie (z. B. die Zusammensetzung des Energiemixes in der Tschechischen Republik oder die Kosten für Antriebsenergie)

- Kreislaufwirtschaft - Erwerb und Verwendung von Materialien einschließlich ihrer anschließenden Entsorgung

2. Soziales:

- Innerhalb des Bereichs "Eigene Arbeitskräfte" sind dies Unterthemen: Bewertung der Mitarbeiter Arbeitsbedingungen - Tarifverhandlungen, usw. Gleichbehandlung, Chancengleichheit und Bildung

3. Governance:

- Unternehmenskultur - Schaffung einer Unternehmenskultur in der ČD Cargo und faire Bedingungen zwischen den Verkehrsträgern

Im vergangenen Jahr haben wir zu wichtigen Themen eine GAP-Analyse erstellt, in der wir begonnen haben, die gesetzlichen Anforderungen aus den ESRS-Standards (qualitativ und quantitativ) zu einzelnen Themen mit den uns in der ČD Cargo Gruppe zur Verfügung stehenden Informationen zu vergleichen. Im Rahmen des quantitativen Teils haben wir eine Piloterhebung von Daten durchgeführt, die zur Erfüllung der ESRS-Standards und zur Berechnung des Kohlenstoff-Fußabdrucks erforderlich sind. Die Evaluierung des Pilotprojekts ist derzeit im Gange, um die Datenerhebung und

das anschließende Audit so weit wie möglich vorzubereiten. Der narrative Teil (interne Politiken und Maßnahmen) der nicht-finanziellen Berichterstattung wurde nicht vernachlässigt. Wir füllen die einzelnen Datenpunkte nach und nach auf, um dem Prüfer im Pre-Audit ein

Maximum an Informationen zu präsentieren. Wir haben die Bereiche der Kreislaufwirtschaft und die meisten der Themen im Zusammenhang mit Sozialem und Governance abgeschlossen. Zurzeit konzentrieren wir uns auf die Fertigstellung des Umweltteils.

Wir halten es für unerlässlich, die **Festlegung von Nachhaltigkeitszielen und eines Aktionsplans** abzuschließen. Im Rahmen dieses Projekts wurden auf Managementebene strategische Ziele für jeden Bereich - E, S, G - festgelegt. Die strategischen Ziele der ČD Cargo im Bereich der Nachhaltigkeit bis 2030 lauten wie folgt:

- Reduzierung der CO₂-Emissionen
- Ein attraktiver Arbeitgeber sein
- Das Schienengüterverkehrsunternehmen erster Wahl sein

Nach der Festlegung wurden die einzelnen strategischen Ziele unter Mitwirkung der zuständigen Abteilungen entwickelt. In den Teilworkshops wurden für die strategischen Ziele die **Teilbereiche** erarbeitet, die die Strategie der Organisation umsetzen. Für diese Bereiche wurden messbare zeitliche **Ziele** festgelegt und KPIs zur Messung der Effektivität und Zielerreichung definiert. Da die Ziele ohne die Aufstellung von **Aktionsplänen** nicht erreicht werden können, wurden auch diese

aufgestellt. Nach Konsolidierung aller oben genannten Informationen wurde das Exit-Dokument vom Verwaltungsrat am 5. November 2024 genehmigt.



Die nichtfinanzielle Berichterstattung bedeutet für die ČD Cargo nicht nur gesetzliche Verpflichtungen, sondern auch potenzielle Chancen und einen Wettbewerbsvorteil - der Schienengüterverkehr ist von Natur aus der energieeffizienteste und somit umweltfreundlichste Verkehrsträger, was bei der Beförderung mit abhängiger Traktion noch verstärkt wird (die ČD Cargo führt ca. 91 % ihrer Beförderungen in abhängiger Traktion durch). Mehr über die soziale Verantwortung der ČD Cargo erfahren Sie in einem ansprechenden Video.

ESG-TEAM DER ČD CARGO



Die Auszeichnung von Mitarbeitern für heldenhafte Taten im Jahr 2024

Am 7. Dezember 2024 fand im Musiktheater Karlín das traditionelle festliche Treffen der Mitarbeiter unseres Unternehmens statt, bei dem wir neben der Aufführung des interessanten Musicals Beetlejuice die Ehre hatten, Kollegen zu ehren, die im vergangenen Jahr außergewöhnlichen Mut, Schnelligkeit und Menschlichkeit bewiesen haben. Diese Helden haben Leben gerettet, Katastrophen verhindert und anderen selbstlos geholfen. Wir stellen nun ihre inspirierenden Geschichten vor.

Silvie Šneberková

Im September 2024 griff Silvie Šneberková schnell ein, als ihr Kollege beim Aufräumen seiner Werk-

statt nach einer Überschwemmung das Bewusstsein verlor und sein Herz stehen blieb. Dank ihrer schnellen Reaktion und der indirekten Herzdruckmassage konnte sein Leben gerettet werden. Auch die Lokführer Mojmír Plaček und Zdeněk Hübner leisteten einen wichtigen Beitrag zur Rettung.

Michal Svoboda

Im April 2024 sah der Lokführer Michal Svoboda während einer Zugfahrt auf dem Abschnitt Kralupy nad Vltavou Vorort - Haltestelle Olovnice eine Person auf den Gleisen liegen. Er reagierte blitzschnell, betätigte die Schnellbremse und hielt den Zug rechtzeitig an, um das Leben der Person zu retten.

Martin Letanovský

Im Juni 2024 war der Fahrer Martin Letanovský in Pardubice in einen Unfall verwickelt. Dank seiner schnellen und geschickten Reaktion verringerte er die Kollisionsgeschwindigkeit, verhinderte größere Sachschäden und vor allem den Verlust weiterer Menschenleben bei der Kollision mit dem Personenzug.

Karel Polena

Im Juli 2024 bemerkte der Lokführer Karel Polena beim Überfahren auf den Zug eine Person, die neben den Gleisen lag. Er zögerte keine Sekunde, blieb sofort stehen und begann, erste Hilfe zu leisten. Gemeinsam mit dem Lokführer Karel Schu-

bert retteten sie das Leben eines minderjährigen Mädchens, das von einem Triebwagen angefahren worden war.

Lukáš Halaj

Obwohl sein eigenes Haus von der Überschwemmung im September betroffen war, zögerte der Rangierarbeiter Lukáš Halaj nicht, anderen zu helfen. Als Freiwilliger beteiligte er sich aktiv an den Liquidationsarbeiten in Bohumín - er pumpte Wasser aus Kellern, entfernte befallenen Putz, räumte Abbruchschutt auf und half bei der Räumung von Wohnungen. Er nutzte seinen eigenen Urlaub, um zu helfen.

Ein großes Dankeschön an alle Preisträgerinnen und Preisträger für ihren Mut, ihre Schnelligkeit und ihr Engagement. Ihre Geschichten sind eine Inspiration für uns alle und zeigen, dass Teamarbeit und Menschlichkeit die Werte sind, auf denen unsere Gesellschaft beruht.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

FOTO: ARCHIV DER ČD CARGO

Personelle und organisatorische Veränderungen im Unternehmen

Der Vorstand der ČD Cargo, a.s. hat in seiner 2. außerordentlichen Sitzung am 18. Dezember 2024 Folgendes beschlossen und genehmigt:

- Zum 31. Dezember 2024 **Bc. Jana Holanová** von ihrer Position als Direktorin des Fachbereichs Business Development der Generaldirektion der ČD Cargo abgerufen,
- zum 31. Dezember 2024 **Bc. Věra Riederová** von ihrer Position als Direktorin des Fachbereichs Handel der Generaldirektion der ČD Cargo abgerufen,
- zum 31. Dezember 2024 **Ing. Milan Dryml** von der Position des Direktors des Fachbereichs Controlling und Reporting der Generaldirektion der ČD Cargo abgerufen,
- zum 31. Dezember 2024 **Ing. David Jelínek** von der Position des

Direktors des Fachbereichs für den Umgang mit Schienenfahrzeugen der Generaldirektion von ČD Cargo abgerufen,

- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 **Bc. Jana Holanová** in die Position der Geschäftsdirektorin der Generaldirektion von ČD Cargo abgerufen,
- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 **Ing. Lubomír Štangler** in die Position des Direktors des Fachbereichs Business der Generaldirektion der ČD Cargo zu ernennen,
- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 **Bc. Věra Riederová** in die Position der Direktorin des Fachbereichs für den Umgang mit Schienenfahrzeugen der Generaldirektion von ČD Cargo zu ernennen,
- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 **Ing. Monika Kasíková** in die Position der Direktorin des Fachbereichs Controlling und Reporting der Generaldirektion von ČD Cargo zu ernennen,

- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 **Ing. Milan Dryml** zum Direktor des Fachbereichs für Verkehrsplanung und -steuerung der Generaldirektion der ČD Cargo zu ernennen,
- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 **Ing. David Jelínek** in die Position des Direktors des Fachbereichs Instandhaltung und Instandsetzung von Eisenbahnfahrzeugen der Generaldirektion der ČD Cargo zu ernennen,
- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 den **Fachbereich Verkehrsmanagement (O16)** abzuschaffen und die notwendigen organisatorischen Änderungen nach der Abschaffung des Fachbereichs Verkehrsmanagement vorzunehmen, die in der Organisationsordnung der ČD Cargo detailliert aufgeführt werden
- mit Wirkung zum 1. Januar 2025 den **Fachbereich für Verkehrsplanung und -steuerung (O5)** im Fachbereich des geschäftsführenden Direktors einzurichten

Transport von Erde aus Smíchov



Die Rangierarbeiten mit dem Zugverband aus leeren Wagen im Bahnhof Praha-Smíchov wurden am 26. November 2024 von der Lokomotive 742.732 durchgeführt.

FOTO: MARTIN BOHÁČ

D Das ehemalige industrielle Stadtviertel von Prag Smíchov durchläuft in den letzten Jahren tiefgreifende Veränderungen. Ende September 2020 wurde der Grundstein für das Projekt „Smíchov City“ gelegt, das von der Entwicklergruppe Sekyra Group realisiert wird und den Beginn dieser Transformation markiert.

Am Platz Na Knížecí und in der Nádražní-Straße wurden bereits neue Wohngebäude (Teil des nördlichen Projekts) errichtet. Im Juni letzten Jahres wurde die zweite Phase des Projekts gestartet, die sich mit dem Umbau des südlichen Teils befasst, wo der Hauptsitz der Česká spořitelna, weitere Bürogebäude und ein Hotel entstehen sollen. An diese Phase wird nahtlos der Bau eines weiteren Wohnsegments anschließen, das Smíchov City Süd und Nord miteinander verbinden wird. Die privaten Investitionen in das Projekt werden sich auf 35 Milliarden CZK belaufen. Dieser Betrag wird um fast 15 Milliarden aus öffentlichen Mitteln aufgestockt, die in damit verbundene Infrastrukturarbeiten investiert werden, zu denen unter anderem die Modernisierung des Bahnhofs und der Bau eines Verkehrsterminals einschließlich eines Großparkhauses gehören.



Der Umbau des Bahnhofs Smíchov selbst begann im Februar letzten Jahres. Der Umbau für 5,1 Mrd. CZK umfasst die Instandsetzung von Gleisen und Bahnsteigen, die Rekonstruktion von Unterführungen und deren Erweiterung oder den Bau von Aufzügen. Im Jahr 2027 soll alles fertig sein. Darüber hinaus sind der Umbau der Bahnhofsgebäude und der Bau eines neuen Flügels geplant.

Der Umbau wird voraussichtlich 2028 abgeschlossen sein. Beim Bau von Smíchov City verschwand der so genannte gemeinsame Bahnhof vollständig. Er wurde 1872 von der Gesellschaft Česká západní dráhy (Tschechische Westbahn) als Güterbahnhof gebaut. Nach und nach wurden die Strecken von Hostivice (Prager Semmering) der Buštěhrad-Eisenbahngesellschaft und von Rudná u Prahy der Prag-Duchcov-Eisenbahngesellschaft an sie angeschlossen. Der gemeinsame Bahnhof war durch die Prager Verbindungsbahn auch mit der Brücke über die Moldau verbunden, die zum Hauptbahnhof führte. Von den Anschlussgleisen, die von der „gemeinsamen“ Strecke abzweigten, muss besonders dasjenige erwähnt werden, das zum Unternehmen Ringhoffer bzw. zum späteren Werk ČKD Tatra führte – damals einer der größten Straßenbahnhersteller der Welt. Die Fahrgäste kannten diesen Bereich später als „Nordbahnsteig“, und bis

vor kurzem wurden hier die RegioJet-Züge abgestellt.

Der Bau von Smíchov City selbst erfordert umfangreiche Erdarbeiten, und ein großer Teil des Bodens muss von außerhalb des Geländes abtransportiert werden. In der Vergangenheit gab es eine Reihe von Projekten zur Durchführung ähnlicher Transporte auf der Schiene, die jedoch aus verschiedenen Gründen nicht realisiert wurden. Die Wahl des Verkehrssystems bei der Umsetzung großer Ent-



Für die erfahrenen Arbeiter von PP České Budějovice ist das Entladen von Erdreich aus den Dumpcar-Wagen am Gleisanschluss in Divčice kein Problem. FOTO: MICHAL ROH

wicklungsprojekte erfordert politische Unterstützung und vor allem die Berücksichtigung aller Aspekte, nicht nur der wirtschaftlichen. Nachhaltigkeit, Einsparung von CO₂-Emissionen, negative externe Effekte – das sind Begriffe, die uns fast täglich aus dem Munde vieler Politiker begegnen. Die Unterstützung der Entscheidung, den Massengutverkehr auf die Schiene zu verlagern, kann als eine konkrete Umsetzung dieser Worte angesehen werden. Als wegweisend kann der Abtransport von Erde und Ausbruchmaterial beim Bau der Tunnel des Neuen Verbindungsbahn in Prag in den Jahren 2004–2005 bzw. 2006 betrachtet werden. Interessant war auch die Aktion „Kolbenova“, bei der im Jahr 2012 Erde aus dem Prager Stadtteil Vysočany in Aufsätzen von Innofreight transportiert wurde. Im Wettbewerb mit dem Straßenverkehr konnte er sich leider nicht durchsetzen, beispielsweise beim Bau der O2-Arena oder beim Abtransport von Erdreich bei der Modernisierung der Strecke Prag-Bubny - Prag-Dejvice.

Beim Abtransport von Erde von der Baustelle in Smíchov wurde der Bahntransport erfolgreich durchgesetzt. Der erste Zug mit Erde verließ den Prager Bahnhof Smíchov am 23. September 2024. Der Zug bestehend aus 12 Wagen der Reihe Eas fuhr mit dem Lokomotivenpaar 742.785 + 742.790 durch das Prokop-Tal in das nahegelegene Nučice. Hier endete die Beförderung für die ČD Cargo und die Wagen wurden zum Anschlussgleis von Steingruben Mořina zur Entladung und zum Transport zum Lagerplatz gebracht. Auf diese Weise wurden 26 Züge mit mehr als 16 Tausend Tonnen Erde nach Nučice transportiert. Ende November führte die Änderung des Ablagerungsorts zu einer Umstellung der Technologie, und am 26. November 2024 verließ der erste 26-Wagen-Zug Prag in Richtung Divčice. Hier wurde er zum Gleisanschluss DIAMO Mydlovary gebracht, wo er entladen wurde. Die Entladung wurde wie üblich von den Mitarbeitern von OPŘ Zápád, der Betriebsstätte in České Budějovice, durchgeführt, die bereits über umfangreiche Erfahrungen mit der Entladung auf dem örtlichen Gleisanschluss verfügen.



Das Rangieren beim Entladen und das Zusammenstellen der leeren Wagen auf dem Übergabegleis der Anschlussbahn DIAMO vor der Rückfahrt nach Prag übernahm am 27. November 2024 der „Elektroniker“ 743.001. FOTO: MICHAL ROH

Die Entladung am Gleisanschluss in Divčice verlief somit ohne größere Probleme, und auch der Transport des Erdreichs per Lkw zum Lagerplatz verlief reibungslos. Der letzte Zug des vergangenen Jahres fuhr am 10. Dezember 2024 nach Divčice, wo insgesamt fast 10.000 Tonnen Substrat transportiert wurden. In Dieseltraktion wurde der Zug von Smíchov in zwei Teilen zum Bahnhof Prag-Radotín gebracht, wo er dann über Nacht von einer Elektrolokomotive nach Divčice befördert wurde. Für die Transporte in dieser Verbindung wurden die bewährten „Dumpcars“ der Ua-Serie eingesetzt. Die Transporte nach Divčice sollen in Zusammenarbeit beider Unternehmen auch im Jahr 2025 fortgesetzt werden. Hoffentlich werden sie zu einem Referenzgeschäftsfall, der zur richtigen Entscheidungsfindung bei der Wahl des Verkehrssystems für weitere große Entwicklungsprojekte beiträgt.

MICHAL ROH

Zusammenarbeit mit Heizkraftwerk Teplárna České Budějovice hat eine Perspektive

D Das Heizkraftwerk Teplárna České Budějovice ist ein traditionelles Wärmeversorgungsunternehmen für die regionale Stadt České Budějovice mit fast 100 Tausend Einwohnern. Zu den Wärmeabnehmern gehören Industrieunternehmen, staatliche Einrichtungen, Schulen, kulturelle und medizinische Einrichtungen und natürlich die Einwohner der Stadt.

Die Geschichte der kommunalen Energietechnik in České Budějovice ist sehr lang. Bereits 1909 wurde am südlichen Stadtrand in der Nähe der Novohradská-Straße ein Dampfkraftwerk errichtet, das unter anderem das Straßenbahnnetz von České Budějovice antrieb. Schon damals wurde das Anschlussgleis für den Kohletransport zum Kraftwerk genutzt. Die erste Wärmelieferung aus dem alten Kraftwerk erfolgte 1948, und der erste Kessel im neuen Heizwerk am bestehenden Standort wurde 1965 in Betrieb genommen. Im Jahr 1974 wurde der Dampfwasseranschluss aus dem Kraftwerk Mydlovary in Betrieb genommen, und 1989 wurde das Heizwerk Vráto mit einem Kohlekessel in Betrieb genommen. Heute wird die Wärmeenergie zusammen mit der Elektrizität



Luftaufnahme des Heizwerks in České Budějovice. Im Tieflager wird gerade Kohle aus den Eisenbahnwaggons entladen. Im Hintergrund ist der Schornstein des Heizwerks Vráto zu sehen. FOTO: TCB



Ein Ganzzug mit Kohle für das Heizwerk in České Budějovice passiert den Bahnhof Blovice. Für den Transport von Zügen aus dem Sokolovbecken werden am häufigsten die „Lamino“-Lokomotiven der Reihen 230 oder 240 eingesetzt, sowie neuerdings auch die „Blech“-Lokomotiven der Reihe 242. FOTO: MICHAL ROH JR.

(sogenannte Kraft-Wärme-Kopplung) primär in der Hauptproduktionsquelle in der Novohradská-Straße erzeugt, wo ein Dampfkessel für Braunkohle mit einer Leistung von 150 t/h, ein Dampfkessel für Biomasse mit einer Leistung von 55 t/h und zwei Dampfkessel für Erdgas, die als Reserve dienen, installiert sind. Im Jahr 2015 wurde die Quelle erheblich umweltfreundlicher gestaltet; neben Elektroabscheidern, die die Produktion fester Schadstoffe verringern, wurden eine Entschwefelungsanlage (Nasswaschtechnik für Kalkstein) und Anlagen zur Verringerung der Stickoxidemissionen in Betrieb genommen. Als Reserve- und Spitzenlastquelle dient der Dampfkessel für Braunkohle im Heizwerk Vráto mit einer Leistung von 66 t/h, ohne die Stromerzeugung. Die Länge der Dampfleitungen beträgt ca. 81 km, die Länge der Heißwasserleitungen 41 km und die der Warmwasserleitungen 45 km.

Das Heizkraftwerk in České Budějovice ist ein langjähriger Geschäftspartner unserer Aktiengesellschaft, für die wir den Transport von Braunkohle übernehmen. Im Einklang mit den Dekarbonisierungs- und Kreislaufwirtschaftszielen der Europäischen Union geht die Menge dieses Brennstoffs jedoch weiter zurück. Während wir im Jahr 2020 über 250 Tausend Tonnen Kohle zu den beiden Heizkraftwerken in České Budějovice transportiert haben, waren es im Jahr 2023 etwa 180 Tausend Tonnen und im letzten Jahr haben wir nur etwa 120 Tausend Tonnen Brenn-



stoff transportiert. Die Kohlezüge werden, wie mehr als 90 % der Leistungen der ČD Cargo, auf der gesamten Strecke mit Elektrolokomotiven betrieben. Für den Transport werden Kippwagen der Reihe Falls eingesetzt, deren Entladung schnell und einfach ist. Nur im Winter ist es notwendig, die Fahrzeuge vor dem Entladen für mehrere Stunden in den Entfrostsungstunnel zu stellen. Die Zustellung der Wagen an die Anschlussbahn wird von den Lokomotiven und den Mitarbeitern von ČD Cargo übernommen. Die Entla-



Am Tag für die grüne Stadt im September 2022 präsentierte ČD Cargo zusammen mit der Firma Brnie einen Eisenbahnwagen mit ACTS-Containern, die für den Transport von kommunalem Abfall bestimmt sind.

FOTO: MICHAL ROH

dekazität wird durch die Länge des Entladegitters des unterirdischen Lagertanks bestimmt. Im Hauptwerk können fünf Autos gleichzeitig entladen werden. Das Rangieren mit den Wagen übernimmt der Anschlusser mit seiner eigenen Lokomotive. In Vráto betrug die Kapazität nur zwei Wagen und die Rangierarbeiten wurden durch Lokomotiven der ČD Cargo vorgenommen. Die letzte Bedienung der Anschlussbahn Heizkraftwerk – Heizwerk Vráto mit der Zustellung von mit Kohle beladenen Wagen erfolgte am 18. November. Das Projekt „Strategie für die grüne Stadt“ läuft heute auf Hochtouren. Ziel ist die Ökologisierung der Heizwerksbetriebe, die Diversifizierung des Brennstoff-



mixes und die schrittweise Ersetzung von Braunkohle durch lokal verfügbare, emissionsfreie und erneuerbare Energiequellen. Die erste Säule der Strategie war die Fertigstellung der 26 Kilometer langen Heißwasserleitung vom Kernkraftwerk Temelín im Oktober 2023. Der Bau eines neuen Biomassekessels wurde Ende letzten Jahres abgeschlossen.

Zugegeben, dieses Projekt hat derzeit nur negative Auswirkungen auf unser Unternehmen in Form sinkender Transportleistungen. In Zukunft sollte sich jedoch unsere Zusammenarbeit wieder ausweiten. Nach der Einstellung des Betriebs des altersschwachen Kohlenheizwerks in Vráto bleibt sein Anschluss-



Die Zustellung der beladenen Wagen der Baureihe Falls zum Anschlussgleis des Heizwerks České Budějovice wird durch modernisierte Lokomotiven der Baureihe 742.71 ČD Cargo sichergestellt. FOTO: MICHAL ROH

gleis erhalten und wird dem neuen Abfallverwertungsanlage (ZEVO) Vráto dienen, in die auch der kommunale Abfall künftig per Bahn transportiert werden soll. Am Tag für die grüne Stadt, der am 27. September 2022 in České Budějovice stattfand, haben wir eine der Möglichkeiten für den Transport von kommunalem Abfall per Bahn vorgestellt, und zwar das System der Rollcontainer ACTS. Seit 2017 werden diese in Zusammenarbeit mit Brunn für den Transport der Abfälle von den Sammelstellen zur ZEVO in Brunn genutzt.

Die Jahreskapazität der ZEVO wird 160 Tausend Tonnen Abfall betragen. Es wird an uns, unseren technologischen Möglichkeiten und den Preisbedingungen liegen, wie groß das Stück dieses „Kuchens“ ist, das wir abschneiden können.

MICHAL ROH

Die Aufnahme des Exklusivbetriebs unter ETCS-Aufsicht ist uns problemlos gelungen

A Am 1. Januar 2025 begann auf ausgewählten Korridorstrecken der ausschließliche Betrieb unter Aufsicht des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS. Das Projekt seiner Einführung wurde bereits mehrfach auf der Website des Magazins Cargovák besprochen, aber das genannte Datum ist eine Gelegenheit, den Übergang zu dieser Sicherheitseinrichtung zusammenzufassen und zu bewerten.

Zeitplan für den Übergang

Der Zeitplan für den Übergang zum ausschließlichen Betrieb von ETCS auf einzelnen Strecken basiert auf dem 2017 verabschiedeten sogenannten Nationalen ERTMS-Implementierungsplan sowie auf dem modernen Sicherheitsplan für die tschechischen Eisenbahnen (2021). Der Implementierungsplan hat den Beginn des Jahres 2025 als Meilenstein für die Einführung des ersten Teils des ETCS-Betriebs auf unseren Korridorstrecken und die anschließende Hinzufügung weiterer Strecken, insbesondere von Korridorstrecken, in den folgenden Jahren festgelegt. Im vergangenen Jahr wurden die Termine für den diesjährigen Start des ausschließlichen Betriebs wie folgt festgelegt:

- 1. Januar 2025 Česká Třebová – Přerov
- 8. Januar 2025 Břeclav – Přerov – Bohumín
- 15. Januar 2025 Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav einschließlich der anschließenden Abschnitte Židlochovice – Hrušovany u Brna und Hustopeče u Brna – Šakvice
- 22. Januar 2025 Prag-Běchovice – Česká Třebová

Es muss hinzugefügt werden, dass die vollständige Premiere des exklusiven Betriebs bereits im Jahr 2023 stattfand, als am 1. Januar der modernisierte Streckenabschnitt Olomouc – Uničov mit dem Ziel der Tests und der Sammlung von Betriebserfahrungen in Betrieb genommen wurde (siehe Cargovák 4/2023).

Und wenn wir von der Gegenwart in die nahe Zukunft gehen, ist ab der Gültigkeit des GVD 2025/2026 die

Aufnahme des ausschließlichen Betriebs auf der Strecke Prag – Kralupy nad Vltavou geplant, ab der Gültigkeit des GVD 2026/2027 Prag – České Budějovice und dann eine schrittweise Einführung auf den meisten wichtigen Strecken. Zusätzlich zu den oben genannten Strecken, die auf der L2-Ebene betrieben werden oder werden sollen, werden andere Strecken mit geringerer Verkehrsintensität mit dem Sicherungssystem der Ebene L1 ausgestattet. Im Zusammenhang mit der Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist auch die Technologie zu erwähnen, die das System im so genannten ETCS STOP-Level nutzt. Es handelt sich um die Anwendung eines Teilsystems, das Fahrzeuge automatisch stoppt, wenn sie ein Signal ohne Erlaubnis überfahren, wodurch das Risiko einer späteren Kollision minimiert wird.

Geschichte des ETCS-Projektes bei ČD Cargo

Angesichts des umfangreichen und vielfältigen Lokomotivparks wurde das ETCS-Projekt bei ČD Cargo bereits zum Jahreswechsel 2015/2016 initiiert. Der erste Meilenstein in diesem Zeitraum war die Vorbereitung eines Antrags auf finanzielle Unterstützung im Rahmen der ersten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen, die im Rahmen des CEF-Förderprogramms für den Bereich Verkehr veröffentlicht wurde. Als dann im Frühjahr 2016 der Vertrag über die Lieferung der ersten Vectron-Lokomotiven geschlossen wurde, war ETCS selbstverständlich mit dabei. In diesem Jahr gab es auch die ersten Ausschreibungen für die Einführung von ETCS bei bestehenden Lokomotiven. Zahlenmäßig wurden im Herbst 2018 und im Frühjahr 2019 große Fortschritte erzielt, als Verträge über insgesamt 128 Fahrzeuge abgeschlossen wurden, darunter Lokomotiven der Baureihen 163, 363 und 742.71. Insgesamt wurden bereits fast 30 öffentliche Aufträge allein im Bereich der Nachrüstung von Lokomotiven mit dem einheitlichen europäischen Zugsicherungssystem durchgeführt. Zusammen mit der Anschaffung neuer Lokomotiven, die

ab Werk mit ETCS ausgestattet sind, wurden bisher 15 Verträge abgeschlossen, der letzte davon wurde erst vor wenigen Tagen unterzeichnet (Reihe 242). Insgesamt gibt es 13 Lokomotivserien und eine Mischung aus implementierten Geräten von Alstom, CAF Signalling und Siemens, was die in der Einleitung erwähnte Vielfalt bestätigt.

Ausrüstung des Lokomotivparks

Der Lokomotivpark der ČD Cargo umfasst derzeit mehr als 300 mit ETCS ausgestattete Lokomotiven. Noch bedeutender ist jedoch, dass 285 Lokomotiven aus dieser Zahl für den Betrieb unter ETCS-Überwachung in der Tschechischen Republik verfügbar sind (ein Teil der Lokomotiven befindet sich derzeit im Testbetrieb). Derzeit läuft die vollständige Implementierung von ETCS in den Lokomotiven der Reihen 240, 363.5 und 753.6, während die Arbeiten an den Reihen 130, 742.7, 744, 753.7 und auch an der Reihe 388 (hauptsächlich betrifft dies die Zulassung im Ausland) abgeschlossen werden. Die Implementierung beginnt bei der Reihe 242, und die dritte Phase der umfassenden Modernisierung der Lokomotiven der Reihe 742, bei der ETCS Teil des Projekts ist, wird ebenfalls gestartet. Im Prozess befindet sich auch das Vergabeverfahren für die Ausrüstung weiterer Lokomotiven der Reihe 363 (Lokomotiven nach Umrüstung von Lokomotiven der Reihen 162/163). Und die ČD Cargo hat bereits Erfahrungen mit dem ersten notwendigen ETCS-Upgrade gemacht, nämlich dem Upgrade von BL2 auf BL3 bei Vectron-Lokomotiven.

Nicht nur Lokomotiven..

Die ČD Cargo verfügt derzeit über mehr als tausend Triebfahrzeugführer, die für das Führen von Zügen mit aktiver ETCS-Überwachung qualifiziert sind, insbesondere mit der D-ETCS-Prüfung. Die Ausbildung der Lokführer umfasst sowohl theoretische Vorbereitung als auch praktische Schulung durch Fahrten mit einem Triebfahrzeug unter der Aufsicht von ETCS. Ab Juni 2024 begann ČD Cargo als erster Verkehrsunternehmen in der Tschechischen Republik, den neu entwickelten Simulator für Lokführer zu nutzen, um das Handling von Betriebssituationen im ETCS-System zu trainieren. Sein großer Vorteil ist das Training von ETCS-Betriebs- und Notfallsituationen unter Aufsicht eines erfahrenen Ausbilders. Angesichts der schrittweisen Einführung von ETCS auf anderen Strecken und der Einführung von mehr Triebfahrzeugen, die mit dem mobilen Teil ausgestattet sind, wird



Führerstand der Lokomotive 363.5 mit ETCS-Signalisierung FOTO: MICHAL ROH

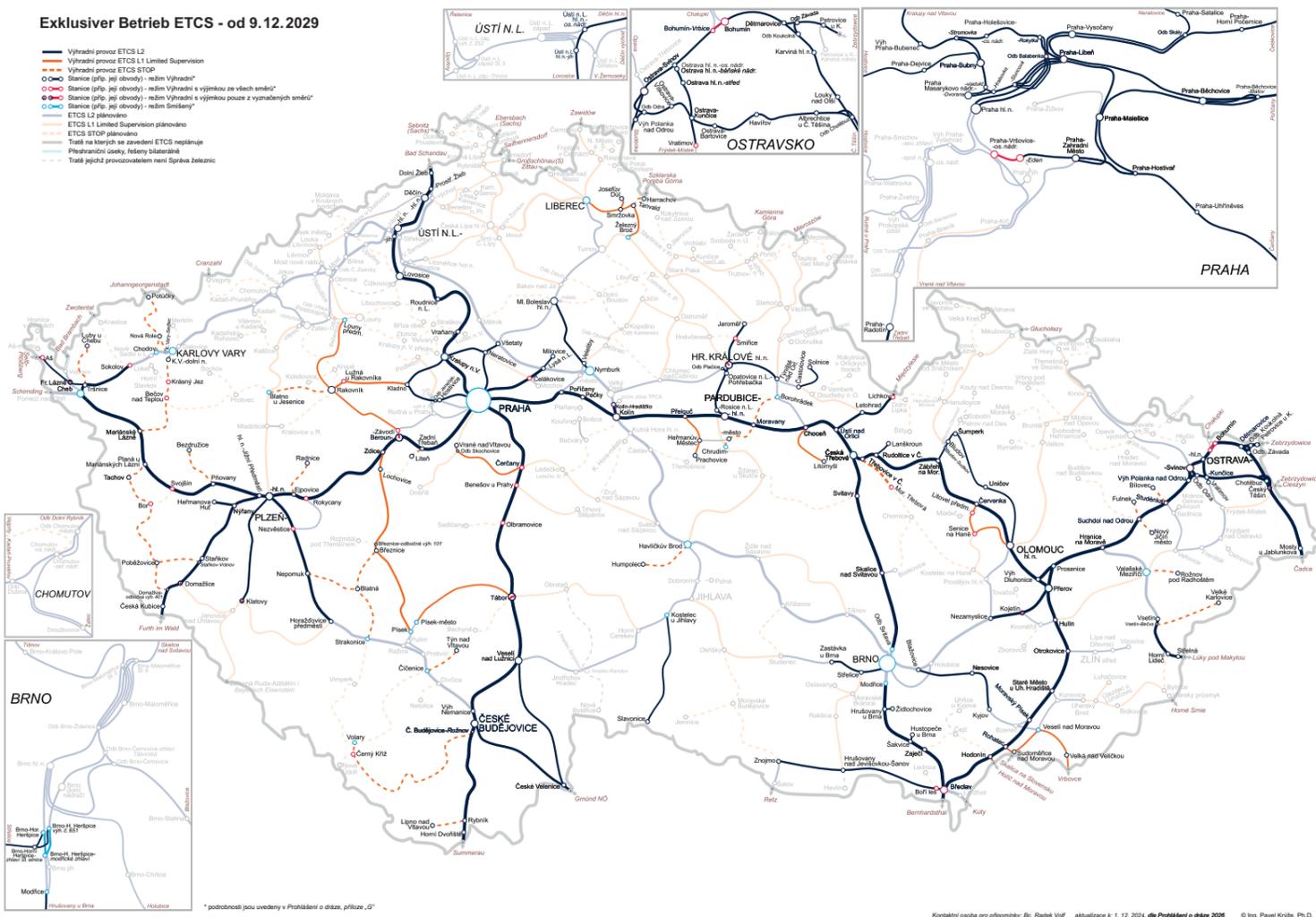
die Ausbildung zusätzlicher Fahrer in der kommenden Zeit fortgesetzt.

Und wie verlief der eigentliche Übergang?

Dieser Prozess lässt sich in Bezug auf Komplexität und Umfang nur schwer mit anderen Verfahren vergleichen. Im Zusammenhang mit der Einführung des ausschließlichen Betriebs von ETCS konnte man in den Medienberichten Worte wie "Eisenbahnrevolution", "die wichtigste Veränderung bei der Eisenbahn in den letzten Jahrzehnten" usw. hören. Dem kann man voll und ganz zustimmen, da dies grundlegende Vorbereitungen sowohl auf der Seite der Verkehrsunternehmen (Ausstattung der Triebfahrzeuge mit der mobilen Einheit) als auch auf der Seite der Eisenbahnverwaltung als Betreiber der Schieneninfrastruktur (Ausstattung der Streckenabschnitte) erforderte, sowie natürlich intensive Aktivitäten weiterer Akteure wie Fahrzeughersteller, Technologieanbieter, Prüfgesellschaften und Zulassungsbehörden. Es ist wichtig hinzuzufügen, dass exklusiver Betrieb bedeutet, dass, wenn das führende Triebfahrzeug die mobile Einheit im aktiven ETCS-Überwachungsbereich nicht hat, der Betrieb auf der Strecke nicht möglich ist. Bei der ČD Cargo waren wir uns dessen sehr bewusst und überließen nichts dem Zufall. Obwohl bereits seit mehreren Jahren intensive Arbeiten an Projekten im Zusammenhang mit der Lieferung neuer oder nachgerüsteter Fahrzeuge, also dem sogenannten Retrofitting (Montage der mobilen ETCS-Einheit in bereits im Betrieb befindliche Fahrzeuge), stattfanden, war es notwendig, alle Aktivitäten zu steuern und die einzelnen Teilprojekte zu koordinieren sowie diese in den realen Betrieb zu integrieren. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2021 die Stelle eines ETCS-Koordinators geschaffen. Um die richtige zeitliche Planung und Synchronisation aller Aktivitäten und Schritte, die für einen reibungslosen Übergang zum exklusiven Betrieb erforderlich sind, sicherzustellen, wurde Ende 2023 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Koordination des exklusiven Betriebs beschlossen. In dieser Arbeitsgruppe definierte der Koordinator zusammen mit Vertretern der einzelnen organisatorischen Einheiten und Projektmanagern im Rahmen regelmäßiger monatlicher Besprechungen die einzelnen Schritte und Aufgaben und überwachte anschließend deren Erfüllung. Angesichts der Notwendigkeit eines hohen Maßes an Sicherheit und Sicherstellung der Transportqualität für unsere Kunden haben wir im Rahmen von ČD Cargo den exklusiven Betrieb „pro forma“ bereits mit einem Monat Vorlauf aufgenommen, um die verbleibenden Details in allen Bereichen zu überprüfen. So konnten unsere Planer, Technologen und Disponenten lernen, mit diesem zusätzlichen Faktor umzugehen, der ihre Entscheidungen erheblich beeinflusst. Für ČD Cargo als Güterverkehrsunternehmen war es ebenfalls ein bedeutender Vorteil, dass der Güterverkehr zum Jahreswechsel eine geringere Intensität aufweist und die Anforderungen im Betrieb schrittweise steigen. Dadurch gab es Raum, um kleinere Mängel zu beheben. Auch der Lokomotivpark war rechtzeitig und in ausreichender Anzahl für den Beginn des ausschließlichen Betriebs im Januar vorbereitet. Man kann daher feststellen, dass ČD Cargo den Einstieg und Übergang in diese neue und noch sicherere Ära des Eisenbahnverkehrs in der Tschechischen Republik erfolgreich gemeistert hat und wir gezeigt haben, dass wir auch mit solch großen Herausforderungen umgehen können. Es war überhaupt nicht einfach, und dafür gebührt allen Mitarbeitern ein großes Dankeschön. Das ETCS-Projekt bei der ČD Cargo ist jedoch definitiv noch nicht abgeschlossen.

PETR NEDOMLEL, RADEK NEDOMLEL, DAVID JELÍNEK

Exklusiver Betrieb ETCS - od 9.12.2024



Sicherheitsziele - ein Spiegel der Sicherheit in der Organisation

Im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Einführung der europäischen Gesetzgebung in die internen Normen der ČD Cargo, insbesondere gemäß der Verordnung der Kommission (EU) 2018/762, wird seit 2022 eine systematische Überwachung der Erfüllung der Sicherheitsziele im Bereich des Eisenbahnverkehrsbetriebs im Rahmen der Tätigkeiten des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) unter der Verantwortung der Abteilung für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrsbetriebs (O22) durchgeführt. Dieser Prozess ist ein wesentliches, aber natürlich nicht das einzige bewertete Element, dessen Erfüllung anschließend den Bewertungsstellen der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) bei der Beantragung der Ausstellung oder Aktualisierung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (SSC) vorgelegt wird. Ohne diese Bescheinigung könnte unser Unternehmen den Schienenverkehr, wie wir ihn heute kennen, nicht betreiben.

An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass die ČD Cargo seit kurzem Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung ist, die seit 31. Januar 2025 gültig ist und das den Betriebsbereich auf den Grenzbereich von Österreich nach Slowenien (Rosenbach - Jesenice) erweitert. Diese Bescheinigung ist bis September 2028 gültig und ist das Ergebnis von mehr als einem Jahr Arbeit zur Verbesserung des Sicherheitsgarantiesystems der ČD Cargo. Ich möchte die Seiten des Magazins Cargovák nutzen, um Ihnen den Überwachungsprozess und die Aufschlüsselung der grundlegenden Sicherheitsziele vorzustellen, die Ergebnisse der Bewertung für 2024 zu präsentieren und einige der für 2025 festgelegten Sicherheitsziele zu nennen.

Sicherheitsziele

Im Rahmen dieses Prozesses werden die Sicherheitsziele in Grund- oder auch Hauptziele (im gesamten Bereich der ČD Cargo, d. h. im Umfeld der Tschechischen Republik und der ausländischen Niederlassung Wien und Niederlassung Deutschland) und in nationale Sicherheitsziele unterteilt, die von den einzelnen oben genannten Einheiten der ČD Cargo festgelegt und bewertet werden. Über diese Ziele hinaus wurde auch ein gemeinsames Ziel für das Jahr 2024 festgelegt und im Rahmen seiner Umsetzung wurde eine allgemeine Schulung für die Arbeitnehmer der ČD Cargo durchgeführt, in der die Grundpfeiler der Sicherheitskultur betont wurden, die in unseren internen Normen definiert sind, insbesondere in ORZ-51-A-CDC-EU "Safety Assurance System of ČD Cargo, a.s." und den dazugehörigen Durchführungsbestimmungen festgelegt sind. Um die Strategie zur Erreichung der Sicherheitsziele festzulegen, wurde ein Aktionsplan angenommen, dessen Umsetzung parallel zur Bewertung der Sicherheitsziele evaluiert wurde.

Als grundlegende Sicherheitsziele wurden relative Werte festgelegt (d. h. die Anzahl der gefahrenen



FOTO: SICHERHEITSAKTEN

Zugkilometer pro ein aufgetretenes außergewöhnliches Ereignis) der Gesamtzahl der außergewöhnlichen Ereignisse, der Anzahl der unbefugten Fahrten eines Zuges über ein Halt zeigendes Signal (MU Kategorie C6), der Anzahl der Kollisionen von Schienenfahrzeugen (Kollision eines Zuges mit einem Schienenfahrzeug und Kollision eines Zuges mit einem Hindernis im durchfahrbaren Bereich), der Anzahl der Entgleisungen von Zügen und der Anzahl der außergewöhnlichen Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter (RID) im Zug. Die Erreichung der quantifizierten Höchstwerte ab 2023 war für ihre erfolgreiche Umsetzung erforderlich. Die relevanten Daten für die Bewertung der Sicherheitsziele waren die Anzahl der von der ČD Cargo und ihren Arbeitnehmern verursachten Vorfälle.

Aus den im Jahr 2024 ermittelten Daten können wir feststellen, dass die grundlegenden Sicherheitsziele mit Ausnahme des Sicherheitsziels der Gesamtzahl der außergewöhnlichen Ereignisse mit der Verantwortung von ČD Cargo erfüllt wurden. Im Jahr 2024 trat ein außergewöhnliches Ereignis mit der Verantwortung von ČD Cargo nach etwa 178.000 gefahrenen Zugkilometern auf, d. h. es wurden etwa 9.000 Zugkilometer (die zur Entstehung eines außergewöhnlichen Ereignisses führten) weniger zurückgelegt im Vergleich zum Jahr 2023.

Hinsichtlich der nationalen Sicherheitsziele wurden in der Tschechischen Republik folgende Ziele in drei Bereichen definiert: im Bereich der Modernisierung von Schienenfahrzeugen, im Bereich der Wartung von Schienenfahrzeugen (ECM) und im Bereich des Personals und der Betriebsführung. Konkret in dem Bereich der Modernisierung von Schienenfahrzeugen wurde eine bestimmte Anzahl von Triebfahrzeugen (HDV) je nach Baureihe festgelegt, in die ein mobiles ETCS-System eingebaut werden sollte, zusätzlich zu der Anzahl von HDV, in denen ETCS bereits betrieben wird. Im Jahr 2024 wurde ETCS in 117 Lokomotiven unserer Flotte implementiert, was über dem Zielwert liegt.

In Bezug auf Personal und Betrieb waren die Ziele

auch mit der Frage der Einführung des ausschließlichen ETCS-Betriebs auf den Netzen der Eisenbahnverwaltung bis zum 1. Januar 2025 verbunden. Die geplante Zahl der fachlich befähigten Mitarbeiter wurde auf 971 Fahrer festgelegt, während die tatsächliche Zahl dieser Mitarbeiter zu diesem Zeitpunkt 1.021 Fahrer betrug. Ein weiteres Ziel war es, den ČD-Cargo-Simulator in die reguläre Ausbildung der Kraftfahrer zu integrieren. Das Training am Simulator, das hauptsächlich zum Üben des Notfallmanage-



FOTO: MICHAL ROH

ments durchgeführt wurde, wurde von 706 Fahrern absolviert. Mitarbeiter mit der größten statistischen Verantwortung für das Auftreten der außerordentlichen Ereignisse (0 bis 5 Jahre Erfahrung) nahmen bevorzugt teil. Zu den weiteren festgelegten Aufgaben gehörte die Einführung eines elektronischen Normenbuchs für andere Betriebsmitarbeiter, die Analyse der Anwendbarkeit einer Anwendung für Testfragen durch andere Betriebsmitarbeiter sowie die Verbesserung der Qualität der Präsenzsicherung unserer Lokführer durch den Anbieter DVI, a.s.

Die für die Tschechische Republik festgelegten nationalen Sicherheitsziele wurden erfolgreich erreicht, einschließlich der im Rahmen der ECM festgelegten Ziele.

Die nationalen Sicherheitsziele im Zuständigkeitsbereich der Niederlassung in Deutschland (NL DE) wurden in den Bereichen festgelegt: Anzahl der monatlichen Kontrollen von Zügen mit gefährlicher Fracht (RID), maximal eine unbefugte Fahrt eines Zuges über ein Halt zeigendes Signal pro 500.000 gefahrene Zugkilometer, Durchführung der festgelegten Anzahl von Kontrollen der Tachometerauszüge der Lokführer, Überprüfung der Frachtbriefe mit RID auf Vollständigkeit und Schulung aller Lokführer am Simulator.

Die Sicherheitsziele unserer österreichischen Niederlassung (NL W) bestanden in der Reduzierung

der Anzahl von Unfällen und Vorfällen (es muss berücksichtigt werden, dass im Rahmen des Betriebs von Schienentransporten in Österreich eine viel größere Anzahl von Ereignissen als Vorfälle gilt als in der Tschechischen Republik, zum Beispiel auch der sogenannte Profilalarm, also die Störung des durchfahrbaren Querschnitts durch Teile von Wagen oder Ladung), der Erweiterung der indirekten Überwachung der Lokführer, häufigeren Alkoholkontrollen bei den Mitarbeitern der Niederlassung und der Durchführung gründlicher Risikoanalysen im Zusammenhang mit der Untersuchung von Unfällen und Vorfällen.

Die Sicherheitsmanager der NL DE und NL W kamen bei der Bewertung des Erreichungsgrads der festgelegten Ziele zu dem Schluss, dass nicht in allen Bereichen eine zufriedenstellende Erfüllung erreicht werden konnte. Es wurden Maßnahmen ergriffen, um diese Situation zu verbessern, oder die nationalen Sicherheitsziele wurden geändert.

Aufgrund der Notwendigkeit, das Sicherheitsniveau innerhalb von SMS der ČD kontinuierlich zu verbessern, wurden die Ziele für 2025 deutlich erweitert und das Niveau der ausreichenden Leistung verschärft. Bei den grundlegenden Sicherheitszielen wird es notwendig sein, die Anzahl der gefahrenen Zugkilometer zu erhöhen, die für das Auftreten eines außergewöhnlichen Ereignisses in den einzelnen beschriebenen Kategorien erforderlich sind. Als eine der gemeinsamen Aufgaben wurde die Entwicklung einer

Strategie für die Sicherheitskultur für den Zeitraum bis 2030 definiert, einschließlich der Einleitung des Prozesses zur Annahme einer Charta für die Sicherheitskultur und der Sensibilisierung der Mitarbeiter unseres Unternehmens für dieses Thema.

Zu den nationalen Sicherheitszielen gehört die Notwendigkeit, das Niveau der Unfallhäufigkeit bei Rangierarbeiten zu senken, die Fortsetzung der Implementierung von ETCS in die Lokomotiven von ČD Cargo, die Lieferung neuer Lokomotiven, die Verbesserung der Qualität der Präsenzsicherungen durch methodische Aufsicht beim Anbieter DVI, der Beginn der Durchführung der ETCS-Wartung mit eigenen Kapazitäten, verstärkte Kontrolltätigkeiten bei externen Lokführern, die Einführung eines praktischen Teils der Kommissionellen Wissensüberprüfung im Rahmen des Simulators für Lokführer usw. Im Zusammenhang mit der Empfehlung der Eisenbahnbehörde wurde auch ein Sicherheitsziel festgelegt, das in der Erhöhung der Anzahl von orientierenden Tests auf Alkohol- und Drogenkonsum bei den Betriebsmitarbeitern unseres Unternehmens besteht.

Im Namen der Abteilung Eisenbahnsicherheit bin ich fest davon überzeugt, dass wir diese Ziele erreichen können, auch wenn die vor uns liegende Aufgabe nicht einfach ist.

LUKÁŠ SCHEJBAL



FOTO: SICHERHEITSAKTEN

Europäische Schienengüterverkehrsunternehmen müssen erhebliche Rückgänge bei den Sendungen hinnehmen

Im Leitartikel dieser Ausgabe des Magazins Cargovák erwähnt Tomáš Tóth, der Vorstandsvorsitzende der ČD Cargo, den Rückgang der Nachfrage nach Dienstleistungen der ČD Cargo. Dies ist jedoch nicht nur eine Angelegenheit der Tschechischen Republik, sondern leider ein europaweiter Trend. Die Situation auf dem europäischen Verkehrsmarkt entspricht der insgesamt schlechten Lage der europäischen Industrie und der europäischen Wirtschaft im Allgemeinen. Die wirtschaftliche Entwicklung wird in höchstem Maße durch die fortschreitende und unüberlegte Dekarbonisierung des Energie- und Wärmesektors beeinträchtigt, die sich in einem stark rückläufigen Interesse an festen Brennstoffen und dem damit verbundenen Rückgang des Verkehrsaufkommens äußert. Leider geht das schneller, als man erwartet hat. Werfen wir nun einen Blick auf die Situation in den europäischen Ländern.

Deutschland

Das Land leistet den größten Beitrag zum EU-Schienengüterverkehr. Gemessen an der Verkehrsleistung (tkm) ist es sogar ein Drittel. Die Zahlen für 2024 liegen zwar noch nicht vor, doch lässt sich bereits jetzt feststellen, dass das Volumen der in diesem Land beförderten Güter zwischen 2022 und 2023 um 22 Millionen Tonnen gesunken ist. Der DB-Konzern hat das erste Halbjahr 2024 mit einem operativen Verlust von 677 Millionen Euro abgeschlossen. Die Tochtergesellschaft DB Cargo selbst verzeichnete mit einem Verlust von 261 Millionen Euro ein Minus von 66 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr. Im genannten ersten Halbjahr 2024 wurden rund 93 Millionen Tonnen Güter befördert, das sind 10,2 Prozent weniger als im ersten Halbjahr 2023. Die Verkehrsleistung sank um 7,6 % und die Einnahmen um 106 Mio. EUR. Als Hauptgründe für den Rückgang werden eine Verringerung der Produktion in energieintensiven Industrien, eine geringere Verkehrsnachfrage aufgrund der wirtschaftlichen Lage oder die Auswirkungen von Streiks genannt. Das Güterverkehrsunternehmen DB

Cargo befindet sich derzeit in einem umfassenden Wandel. Die Unhaltbarkeit des derzeitigen Modells wird durch die Entscheidung der Europäischen Kommission noch verstärkt, dass die Bundesrepublik Deutschland seit Januar 2022 ein Verfahren gegen die Deutsche Bahn (DB) wegen der Übernahme der Betriebsverluste ihrer Tochtergesellschaft DB Cargo eingeleitet hat. Allein im Jahr 2023 belaufen sie sich auf fast 500 Millionen Euro. DB Cargo wird mit eigenen Mitteln auskommen müssen. Gleichzeitig müssen einige laufende Transporte aufgegeben werden, es wird von der Unhaltbarkeit des derzeitigen Modells des Einzelwagenverkehrs gesprochen, und es wird vor Massenentlassungen gewarnt.

Polen

Der zweitgrößte Verkehrsmarkt in der Europäischen Union. Das Gesamtgewicht der auf der Schiene beförderten Güter wird im Jahr 2024 über 223,5 Millionen Tonnen betragen. Im Vergleich zum Vorjahr war diese Menge um 8,1 Millionen Tonnen (-3,5 %) niedriger. Im Jahr 2024 betrug die Gesamtverkehrsleistung fast 58,3 Milliarden Tonnenkilometer. Im Vergleich zu den Zahlen für 2023 ist dies ein Rückgang um 3,3 Milliarden (-5,4%).

Am 27. Juni 2024 stellte der Vorstand der PKP CARGO S.A. beim Bezirksgericht der Hauptstadt Warschau einen Antrag auf Einleitung eines Sanierungsverfahrens. Die Gruppenentlassungen betrafen bis zu 30 % der Beschäftigten des Unternehmens in verschiedenen Berufsgruppen und liefen bis zum 30. September 2024. Im Jahr 2023 verzeichnet die PKP CARGO einen jährlichen Rückgang von 16,3 % (4 Milliarden Tonnenkilometer). Erhebliche Rückgänge wurden bei festen Brennstoffen (-19,8%), Metallen und Erzen (-28,2%), chemischen Erzeugnissen (-13,5%), intermodalem Verkehr (-33,5%) und flüssigen Brennstoffen (-45,5%) beobachtet. Noch bedrohlicher ist der allmähliche Verlust von Marktanteilen auf dem polnischen Eisenbahnmarkt, der von 100 % im Jahr 2003 (seither ist der freie Zugang für andere Verkehrsunternehmen erlaubt) auf 60 % im Jahr 2013 und 33,9 % im Jahr 2023 gesunken ist. Im ersten Quartal



Die unzureichende Instandhaltung der veralteten ungarischen Eisenbahnen behindert die Chancen des Landes, eine Schlüsselrolle in der osteuropäischen Lieferkette zu spielen. Aus den Daten geht hervor, dass der Schienengüterverkehr in Ungarn seit 2020 nahezu konstant rückläufig ist und die Schienengüterverkehrsunternehmen ums Überleben kämpfen. Der Frachtführer V-Híd hat seinen Kampf bereits verloren. FOTO: MICHAL ROH JR.

2024 ist der Marktanteil von PKP CARGO bei der Transportleistung auf dem polnischen Schienengüterverkehrsmarkt auf unter 30 % gesunken. Im Jahr 2023 wird PKP CARGO jedoch immer noch beeindruckende 76,6 Millionen Tonnen Güter (20,9 Milliarden tkm) transportieren.

Frankreich

Gemessen an der Verkehrsleistung ist das Land der drittgrößte Akteur auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt. Zwischen 2023 und 2022 wird es aber auch einen absoluten Rückgang von 13 Millionen Tonnen transportierter Güter geben. Die SNCF (oder Fret SNCF) wurde am 1. Januar 2025 in zwei kleinere Unternehmen, Hexafret (Verkehrsunternehmen) und Technis (Wartung), aufgeteilt, nachdem die Europäische Kommission eine Untersuchung gegen den französischen Staat eingeleitet hatte (im Januar 2023). Die Untersuchung ergab, dass Fret SNCF zwischen 2007 und 2019 rechtswidrige öffentliche Beihilfen in Höhe von 5,3 Milliarden Euro erhalten hat. Allerdings mussten die Unternehmen 23 lukrative Strecken, die 20 % des Umsatzes von Fret SNCF ausmachten, an ihre Konkurrenten (z. B. DB Cargo France) abtreten.

Schweiz

Die Güterverkehrsleistung von SBB Cargo in Nettotonnen sank im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr um 3,5 % auf 43,1 Mio. Tonnen. Im Jahr 2024 sank das Alpentransitvolumen des Unternehmens im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 % auf 16,7 Millionen Nettotonnen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur beförderten alle Verkehrsträger im vergangenen Jahr im Alpentransit 2,2 % weniger Güter mit einer Nettomenge von 31,0 Millionen Tonnen. Die Züge von SBB Cargo bewältigen ein Siebtel des Güterverkehrs in der Schweiz. Sie entlasten das Alpenland von 15'000 Lastwagenfahrten pro Tag und reduzieren damit die CO₂-Emissionen um 80%. Der betriebliche Verlust von SBB Cargo hat sich im vergangenen Jahr gegenüber dem Vorjahr um 74,5 % auf -65 Mio. CHF. ausgeweitet. Im vergangenen Jahr erhielt SBB Cargo 4,2 % mehr Betriebsabteilungen aus den öffentlichen Haushalten in Höhe von 2 Mio. CHF. Das schweizerische nationale Verkehrsunternehmen SBB Cargo hat angekündigt, bis Ende 2025 80 Stellen zu streichen. Die Hauptgründe dafür liegen in der weiteren Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage: SBB Cargo Schweiz hat einen Rückgang der Sendungen und der Kunden zu verzeichnen", so das Unternehmen. Der Stellenabbau betrifft sowohl das operative als auch das Verwaltungspersonal. SBB Cargo hat erklärt, dass Entlassungen das letzte Mittel sein werden und dass die meisten Arbeitsplätze durch Versetzung in andere SBB-Unternehmen oder durch Pensionierung kompensiert werden sollen. Eine der Hauptursachen für finanzielle Engpässe ist die Erbringung von Einzelwagenverkehren. Es gibt Vorschläge für die Schaffung von zwei unabhängigen Einheiten innerhalb der SBB:

eine für den Transport von einzelnen Wagenladungen mit staatlicher Unterstützung und eine für den Transport von ganzen Zügen.

Slowakei

Auch bei unserem östlichen Nachbarn ist ein allmählicher Rückgang der beförderten Mengen zu verzeichnen: 2021 werden 52 Millionen Tonnen Güter befördert, 2023 nur noch 46 Millionen Tonnen.

Schweden

Trotz der Steigerung des Nettoumsatzes des Frachttransportunternehmens Green Cargo von 367,5 auf 377,6 Millionen Euro sank der gesamte operative Gewinn des Unternehmens im Jahr 2024 von -3,9 auf -9,2 Millionen Eur.

Spanien

Renfe Mercancías transportierte im Jahr 2024 10,38 Millionen Tonnen Güter. Im Vergleich zu 2023 ist ein Rückgang von 11,97 % zu verzeichnen. Die Ergebnisse des Verkehrsunternehmens für 2024 gelten als die schlechtesten seit 2006.

Niederlande

Der Schienengüterverkehr sank um 7 % auf 39,7 Millionen Tonnen im Jahr 2024 und um 10 % im Jahr 2023. Der Rückgang ist fast ausschließlich auf die geringeren Kohleeinfuhren nach Deutschland zurückzuführen, da das Land auf nachhaltigere Energiequellen umstellt. Rückgang der Kohleverbringung um 37 % von 8 Millionen Tonnen im Jahr 2023 auf 5 Millionen Tonnen im Jahr 2024

Österreich

Im Jahr 2023 wurden in Österreich 92,4 Millionen Tonnen Güter transportiert, was einem Rückgang von 11% gegenüber 2022 entspricht.

Lettland

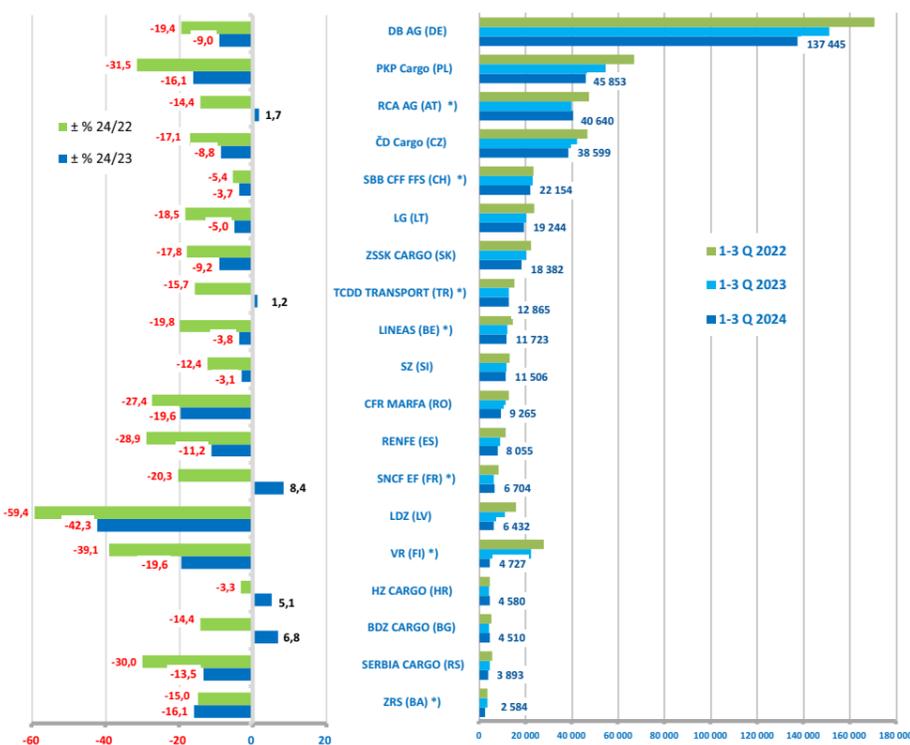
Die lettischen Eisenbahnen LDz verzeichneten im vergangenen Jahr einen Verlust von 27,7 Mio. EUR. Das wirtschaftliche Ergebnis wurde durch den Rückgang des Güterverkehrs erheblich beeinträchtigt, als die Tochtergesellschaft LDz Cargo plante, 16,5 Millionen Tonnen Güter zu befördern, während in Wirklichkeit 11,5 Millionen Tonnen im Jahr 2024 befördert wurden (ganze 30 % weniger). Die Wareneinfuhren machen 62 % (7,11 Mio. Tonnen) des gesamten Verkehrsaufkommens der LDz Cargo aus, wobei der Rückgang im Vergleich zu 2023 mit 26,2 % deutlich ausfällt. Zu den vom baltischen Frachtführer beförderten Gütern gehören (Getreide und Getreideerzeugnisse 43,1 %, Erdöl und Erdölzeugnisse 19,2 %, Düngemittel 5,3 %, Holz und Holzzeugnisse 3,5 %, Kohle 1,3 %, sonstige Güter 27,6 %).

MICHAL VÍTĚZ, MICHAL ROH
GRAFIK: MILAN KOSKA

Schienengüterverkehrsunternehmen in 1. - 3. Q 2022 - 2024

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ± % 1. - 3. Q 2024 k 2023, 2022

výkon tis. tun



Pozn. *): SNCF EF za 1-3, LINEAS za 1-8, TCDD TRANSPORT za 1-6, SBB CFF FFS za 1-6
VR za 1-9/22, 1-9/23, 1-3/24, meziroční změny za 3 měsíce
ZRS za 1-9/22, 1-9/23, 1-8/24, meziroční změny za 8 měsíců
RCA AG - propočít dle podílu RCA na výkonech železnice v Rakousku

Zdroj: UIC, UTK, STATISTIK AUSTRIA, RAILMARKET.com

Inselbahn – Eisenbahn auf der Insel Wangerooge



Der heutige Reisebericht führt uns auf eine der ostfriesischen Inseln, die Insel Wangerooge. Die Inseln bilden einen Gürtel entlang der deutschen Küste zwischen den Mündungen der Emge und der Jade. Sie sind mit den westfriesischen Inseln verbunden, die zu den Niederlanden gehören.

Neben dem bereits erwähnten Wangerooge sind die Inseln Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog und Spiekeroog bewohnt. Alle Inseln und die angrenzenden Gewässer sind Teil des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer, der auch zum UNESCO-Welt-erbe gehört. Auf den Ostfriesischen Inseln leben etwa 17.000 Einwohner. In dem Gebiet findet man eine Vielzahl unterschiedlicher Biotope - Sümpfe, Sande, Strände, Heiden, Klippen usw. Im Meer können rund hundert Fischarten beobachtet werden; hier leben See-hunde, Kegelrobben und Schweinswale. Auch unter ornithologischen Gesichtspunkten ist das Gebiet besonders wertvoll. Bisher wurden mehr als 400 verschiedene Vogelarten identifiziert, die das Wattenmeer als Brut- oder Rastplatz auf ihrem ostatlantischen Flugweg nutzen. Zu nennen sind hier zum Beispiel Austernfischer, Lachmöwen oder Seeschwalben.

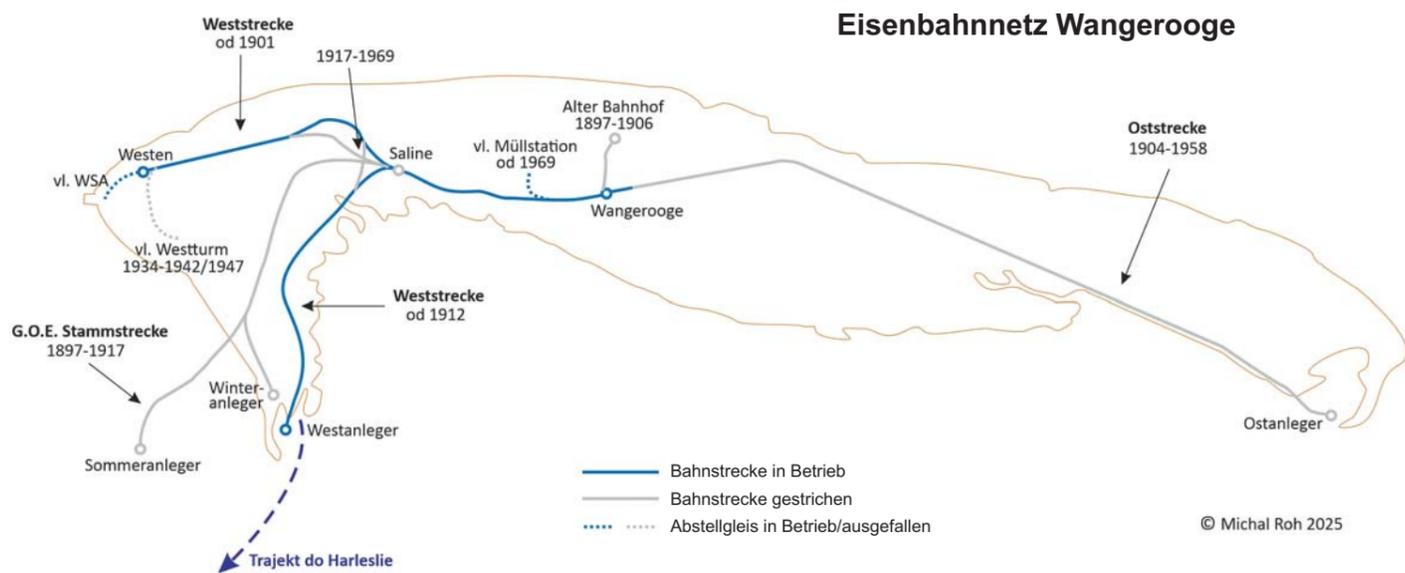
Aber kehren wir zurück zur Düneninsel Wangerooge. Sie ist etwa 8,5 km lang und 2,2 km breit. Sie ist etwa 7 Kilometer vom Festland entfernt. Die erste Erwähnung der Insel stammt aus dem Jahr 1306, und es ist wahrscheinlich, dass hier eine Steinburg oder vielmehr ein Steinhaus stand. Im Jahr 1570 wurde berichtet, dass es neben der Kirche etwa 50 Häuser auf der Insel gab. Die Insel wurde häufig von Überschwemmungen betroffen, wobei die Überschwemmung von 1855 die Insel in drei Teile spaltete, die später wieder vereinigt wurden. Während des Zweiten Weltkriegs gab es eine Garnison von etwa 5.000 Soldaten. 25. im April 1945 wurde die Insel von Flugzeugen der RAF und der kanadischen Luftwaffe angegriffen, die innerhalb von 15 Minuten etwa 6.000 Bomben auf Wangerooge abwarfen. Das Ergebnis waren 300 Tote und die Zerstörung von etwa 50 % der Gebäude auf der Insel. Heute ist Wangerooge ein

beliebter Touristenort. Es gibt Sandstrände und eine Vielzahl von Unterkunftsmöglichkeiten. Jedes Jahr findet hier ein Beachvolleyballturnier statt, und auch das Kitesurfen ist sehr beliebt. Der alte 39 Meter hohe Leuchtturm aus dem Jahr 1856 beherbergt eine kleine Ausstellung des örtlichen Museums, die die Geschichte der Insel dokumentiert. Der neue Leuchtturm an der Westseite der Insel wurde 1969 eingeweiht und ist mit einer Höhe von 67,2 m einer der höchsten Leuchttürme der Welt. Naturliebhaber sollten sich einen Besuch im Nationalparkhaus nicht entgehen lassen, dessen Mitarbeiter auch zahlreiche Ausflüge und Besichtigungstouren organisieren.

Es gibt einen Flughafen auf der Insel, aber die meisten Besucher kommen mit der Fähre aus Harlesiel. Sie fährt das ganze Jahr über mehrmals am Tag, aber die



Lokomotive 399 107 bringt einen gemischten Zug aus dem Zentrum der Insel zur Westmole. Die Container bzw. Boxen werden hauptsächlich für den Transport des Gepäcks von Touristen verwendet. Der neue Leuchtturm ist auf der linken Seite zu sehen.



Abfahrtszeiten ändern sich fast täglich, je nach Gezeiten. Der Passagierfährbetrieb wird von zwei Schiffen, der Harlingerland (1979) und der Wangerooge (1985), betrieben von der Hillern Warrings GmbH & Co. sowie der Harle Gatt (1999) und der Harle Express (2021), die zur Versorgung der Insel mit Waren oder Baumaterialien eingesetzt werden. Der Personen- und Güterverkehr wird von Hillern Warrings für die Schifffahrt und Inselbahn Wangerooge, die zur Deutschen Bahn (DB) gehört, durchgeführt. Letztere sorgt auch für den Weitertransport auf der Schiene zwischen dem Hafen und dem Zentrum von Wangerooge. Die Personenzüge folgen der Ankunft jeder Fähre und befördern auch die Besucher der Fähre zum Hafen. Neben den Personenzügen verfügen die Züge auch über Plattformwagen für den Transport von Containern mit Gepäck. Das Eisenbahnnetz hat zwei Zweige. Die 3,4 km lange Hauptstrecke verbindet den Hafen (westliches Pier) mit dem Zentrum der Insel. Auf der etwa 2 km langen Strecke von der Abzweigung Salina bis zur Haltestelle Westen werden Personenzüge nur auf Bestellung betrieben, zum Beispiel beim Transport von Schulkindern ins Ferienlager usw. Die 5,3 km lange Strecke zum östlichen Pier wurde 1958 stillgelegt, und der kurze verbleibende Abschnitt wird für die Abstellung nicht benötigter Wagen genutzt. Die Zugfahrt auf der Stammstrecke dauert etwa 20 Minuten. Auf beiden Strecken gibt es auch regelmäßige



Sandstrände im Norden von Wangerooge

Güterverkehrsdienste. Er transportiert Waren für Händler, Baumaterialien und Abfälle. Der örtliche Sammelhof verfügt daher auch über einen Anschlussgleisanschluss. Die Gleise haben eine Spurweite von 1.000 mm, die Züge werden mit zweiachsigen Diesellokomotiven des Herstellers Schöma (399 107 und 399 108) aus dem Jahr 1999 und dreiachsigen rumänischen Faur L18H-Maschinen (399 105 und 399 106) betrieben, die die Inselbahn 1992 vom Bergbauunternehmen Mansfeld erworben hat.

Zum Schluss noch ein kurzer Blick auf die Geschichte der Eisenbahn auf der Insel. Die rund 3,5 km lange "Meterstrecke" zwischen der Hafentmole im Südwesten der Insel und dem alten Bahnhof wurde am 3. Juli 1897 von den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen eröffnet. Von Anfang an wurden Dampflokomotiven für den Betrieb eingesetzt, nicht wie auf den Nachbarinseln, wo pferdegezogene Straßenbahnen verwendet wurden. Im Jahr 1901 baute die Marine eine 1,9 km lange Nebenstrecke im Westen der Insel zu den Militärstützpunkten. Im Jahr 1904 wurde im Osten der Insel eine zweite Anlege-

stelle gebaut, und im selben Jahr wurde die Insel auch an das Eisenbahnnetz angeschlossen, dessen Strecken größtenteils auf einer Pfahlkonstruktion beruhen. Aufgrund des zunehmenden Verkehrs wurde 1906 der neue Bahnhof Wangerooge gebaut. Ein Teil der alten Strecke diente bis 1930 als Anschlussgleis, von dem aus der alte Leuchtturm mit Kohle versorgt wurde. Im Jahr 1912 wurde eine neue Westmole in Betrieb genommen und eine neue Eisenbahnlinie gebaut. Die ursprüngliche Strecke wurde entfernt. Aus strategischen Gründen (z.B. schnellerer Transport von Geschützen) wurde an der Abzweigung Salina ein Dreieck gebaut. Im Jahr 1920 ging die Bahn in den Besitz der Deutschen Reichsbahn über. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs mussten die Strecken wieder aufgebaut werden. Im Jahr 1952 wurde mit der Motorisierung des Betriebs begonnen und 1957 abgeschlossen. Ein Jahr später wurde die Ostmole mitsamt der Eisenbahnlinie wegen des Rückgangs der Touristenströme geschlossen.

TEXT, FOTO UND KARTE: MICHAL ROH



Im Garten am alten Leuchtturm steht eine Dampflokomotive 99 211, die 1929 von Henschel gebaut wurde und bis zur Einführung der Dieseltraktion im Jahr 1957 auf der Inselbahn im Einsatz war.



Umladen von Containern mit Gepäck vom Zug auf die Fähre Harlingerland am Westpier

Herausgeber: ČD Cargo, a. s. Redaktion: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnc, Zdeněk Šiler a Radovan Malěř

Druck, Satz und grafische Bearbeitung: DTP Futura, s.r.o., Adresse der Redaktion: Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz, Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.