



Cargovák



Eröffnungsspalte

ČD Cargo im 1. Halbjahr des Jahres 2025

Die ČD Cargo verzeichnete im ersten Halbjahr 2025 einen Verlust vor Steuern in Höhe von 931 Millionen CZK. Das Ergebnis spiegelt die laufende Umstrukturierung der Gesellschaft infolge des anhaltenden Rückgangs der Verkehrsleistung wider. Seit dem vergangenen Jahr passt das Unternehmen seine Kapazitäten an die neuen Bedingungen auf dem tschechischen und auch auf dem europäischen Eisenbahnmarkt an. Auf dem Inlandsmarkt beförderten die Züge der ČD Cargo 26,4 Mio. Tonnen Güter, was im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg des absoluten Volumens, jedoch bei dem Rückgang der Beförderungsleistung, darstellt. Im Vergleich zum Vorjahr sank sie um 3,2 %. Insgesamt gingen die Leistungen aller Schienengüterverkehrsunternehmen in der Tschechischen Republik in diesem Zeitraum um 5,3 % zurück. Die ČD Cargo Gruppe beförderte 29,9 Mio. Tonnen Güter – das Volumen des Großbehältertransports in Deutschland stieg deutlich an und die Entwicklung des internationalen Transports bleibt weiterhin als ein Grundpfeiler der Strategie der Gruppe.

Der Anstieg des Transportvolumens im Vergleich zum Vorjahr ist auf eine einmalige Schwankung zurückzuführen. In diesem Winter gab es die hohe Nachfrage nach Braunkohle und sowohl Kraftwerke als auch Heizwerke hatten leere Lager, was sich in den Zahlen des ersten Halbjahres widerspiegelt. Dieser Effekt wird sich nicht mehr wiederholen, was auch die Aufträge der letzten Monate zeigen. Außerdem ist die Kohlemenge im Vergleich zu 2023 immer noch um etwa ein Drittel niedriger. Der Transport der Großbehälter und auch Automotive wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 15 %. Der Transport von Kraftstoffen und Baumaterialien ist stabil. Im Rahmen der Umstrukturierung setzte die Gesellschaft den Personalabbau fort und baute Überkapazitäten an Waggons und Lokomotiven ab. In dem Jahresabschluss hat das Unternehmen dies durch die Bildung von Rückstellungen, Wertberichtigungen und die Wertminderung von überschüssigen Vermögenswerten, die dem Unternehmen keine entsprechenden Erträge mehr bringen, berücksichtigt. All diese Schritte werden der ČD Cargo helfen, die langfristige Stabilisierung und die nachhaltige Funktion des Unternehmens in einem Umfeld zu gewährleisten, in dem sich der europäische Schienengüterverkehrsmarkt weiter verringert.

MICHAL ROH

Inhalt

LABEWOOD Schnittholz-Exporttransport

04

Das moderne Großsägewerk der Firma LABEWOOD ist auf den Zugschnitt von Nadelholz spezialisiert und produziert frisches Schnittholz zur Weiterverarbeitung. Ein Teil des produzierten Schnittholzes wird von Štětí aus mit ČD Cargo per Bahn an die Zielkunden versandt.



LEMKIN-Zug

05

Den Lemkin-Zug haben bereits über 23.000 Menschen besucht. Die Umsetzung dieses Bildungsprojekts zur Prävention von Völkermord wird von ČD Cargo durch die Bereitstellung sogenannter „Hytlák“ (Schnellzüge) und durch die Bereitstellung von Zugtransporten zwischen einzelnen Standorten unterstützt.



Die Beförderung von Soldaten und militärischer Ausrüstung bei Übungen oder Auslandseinsätzen ist ein wichtiger Bestandteil des Angebots der Gesellschaft ČD Cargo. So haben zum Beispiel die Züge unseres Unternehmens die Leopard-Panzer zur Ausbildung in die Militäreinheit Boletice Ende Juli/Anfang August dieses Jahres transportiert. FOTO: LUKÁŠ STREJC

Umstrukturierung der ČD Cargo (1.)

Die Umstrukturierung der ČD Cargo ist ein Thema, das in den letzten Wochen und Monaten nicht nur bei unseren Arbeitnehmern, sondern auch in den Medien, im Internet und im Fernsehen ein Echo gefunden hat. In diesem Zusammenhang halten wir es für wichtig zu erklären, was der Grund für die Umstrukturierung ist, wie sie abläuft, und vor allem, was die nächsten Schritte sein werden.

Warum machen wir eine Umstrukturierung?

Der Umstrukturierungsprozess ist eine Reaktion auf die sich verändernde Situation auf dem Schienengüterverkehrsmarkt. Letztere kann mit ein wenig Übertreibung als Barometer für die Industrieproduktion betrachtet werden, die nun einen Rückgang der Industrieproduktion anzeigt, der mit dem Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zusammenhängt. Dies ist das Ergebnis der unüberlegten Dekarbonisierung des Energiesektors, des Heizungssektors und der Industrie selbst in Verbindung mit steigenden Strompreisen. Werfen wir einen Blick auf einige Zahlen hinsichtlich der Industrie in Europa zwischen den Jahren 2022 und 2024.

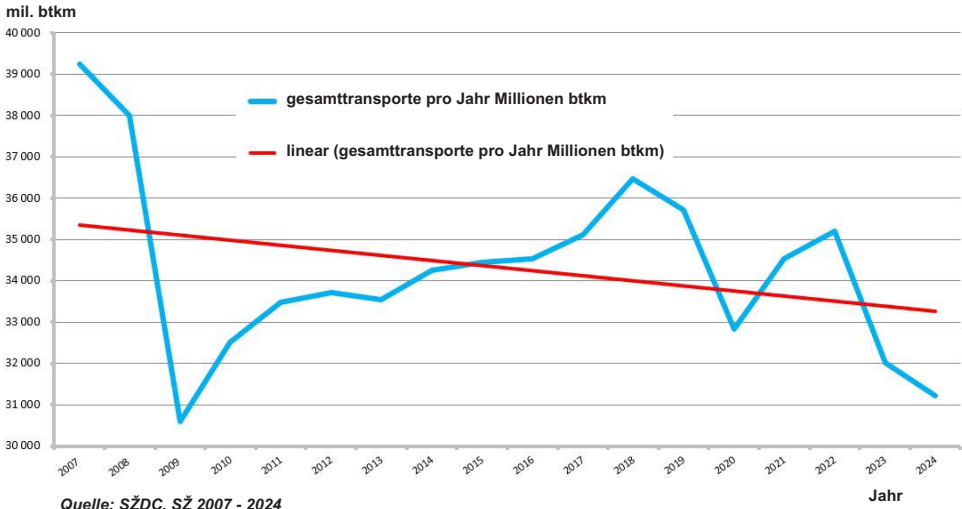
europäischen Beförderungsunternehmen aus den UIC-Statistiken ersichtlich. In der Tschechischen Republik ist die Situation nicht viel besser. Die Leistung aller Eisenbahnfrachtführer auf dem Netz der Eisenbahnverwaltung belief sich im Jahr 2007, also im Jahr der Gründung der ČD Cargo, auf 39 252 Mio. Bruttotonnenkilometer und im vergangenen Jahr auf 31 213 Mio. Bruttotonnenkilometer. Dies ist also ein Rückgang um mehr als 21 %, der sich in den letzten drei Jahren auf 11 % beschleunigt hat. Die Leistungen aller auf dem Netz der Eisenbahnverwaltung tätigen Frachtführer gingen in der ersten Jahreshälfte um 5 % zurück.

Traditionelle Güter wie Wärme- und Kraftwerkskohle, Eisenerz, Hüttenprodukte und auch Holz, dessen Absatz in der Vergangenheit durch die Borkenkäferkalamität noch verstärkt wurde, gehen aus dem Schienenverkehr zurück. Trotz der allmählichen Entwicklung der Beförderung von Produkten der Kreislaufwirtschaft (Siedlungsabfälle, Biomasse, Eisenschrott u. ä.) und, im Falle der ČD Cargo, auch trotz der Entwicklung von Beförderungsdienstleistungen im Ausland, kommt es zum Ersatz dieser absoluten Mengenverluste nur teilweise. Wir versuchen, den Schienenverkehr bei der Durchführung großer Bauprojekte zu fördern, wie z. B. beim Bau



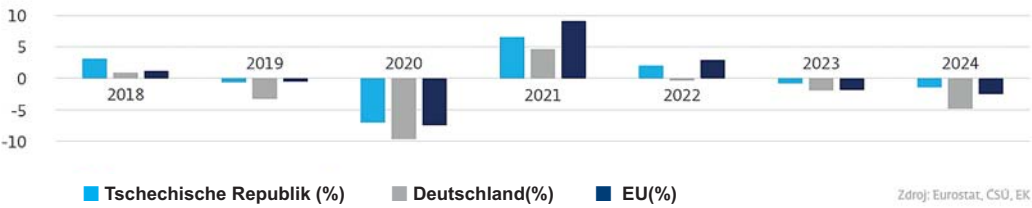
Überführungszug Vejprty – Chomutov, fotografiert in der Nähe des ursprünglichen Bahnhofes Rusová. Der Kontrast zum Windkraftwerk erinnert uns nur daran, dass die Bahn nicht nur dank der „grünen Energie“ einen ungleichen Kampf mit der Straße führt. FOTO: NT

Jährliche Leistung in btkm auf dem SŽDC/SŽ-Eisenbahnnetz 2007-2024



Quelle: SŽDC, SŽ 2007 - 2024

Entwicklung der Industrieproduktion im Vergleich zum Vorjahr in %



Zdroj: Eurostat, CSO, EK

- der Anteil der fossilen Brennstoffe an der Stromerzeugung in der EU ging um 25,6 % zurück (Quelle: Ember)
- die Rohstahlproduktion in der EU ging um 4,8 % zurück (Quelle: Ocelářská unie (Steel Union))
- die chemische Produktion ging um 12,3 % zurück (Quelle: CEFIC)
- das Bauwesen stagniert
- Autoindustrie in Unsicherheit, Probleme in Deutschland, geringes Interesse an Elektroautos

des Kernkraftwerks in Dukovany oder beim Abbau von Mineralien (Lithium), aber in den beiden Fällen ist es ein langer Weg. Und warum gelingt es der Bahn nicht, mit den Lastkraftwagen zu konkurrieren? Durch den GreenDeal, bzw. die Dekarbonisierung wird die Bahn doppelt bestraft. Der Green Deal schränkt das Volumen der wichtigsten transportierten Güter aufgrund der Dekarbonisierung und des Niedergangs der Schwerin-

dustrie erheblich ein und erhöht gleichzeitig die Kosten für den Schienenverkehr aufgrund der Preise für Strom und Emissionszertifikate drastisch. Die Eisenbahn als emissionsfreier und energieeffizienter Verkehrsträger wird so vielmehr zum Opfer der Dekarbonisierungsbestrebungen und nicht zu einem Mittel zu deren Verwirklichung. Die grüne Politik im Verkehr funktioniert bisher nicht. Eine umweltfreundliche und energiesparende Eisenbahn kann kostentechnisch nicht mit einer nicht dekarbonisierten Straße konkurrieren, die auf fossilen Brenn-

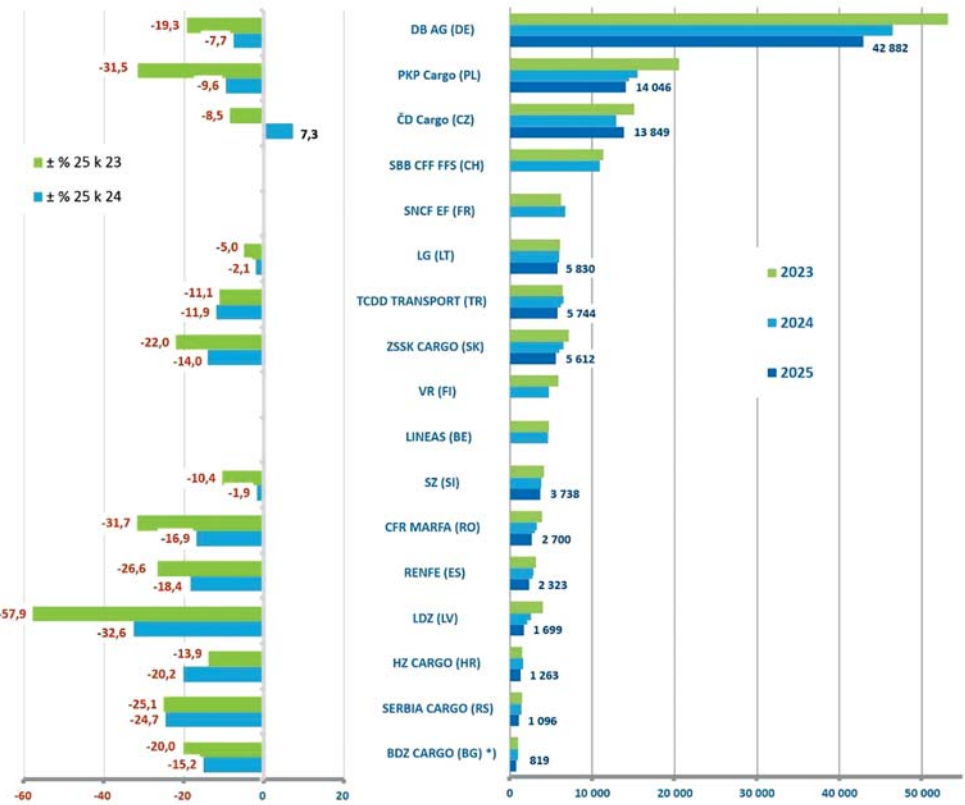
stoffen basiert. Zwischen den Jahren 2018 und 2023 stieg der Ölpreis um 11 %, während der Bahnstrom um 72 % zunahm. Und der Unterschied ist leider immer noch derselbe. In den Wintermonaten betrug der Strompreis 4,25 CZK/kWh, jetzt sind es 3,67 CZK/kWh. Im Durchschnitt werden wir seit Jahresbeginn den Wert von 3,93 CZK/kWh einschließlich des regulierten Bestands erreichen. Der Dieselpreis ist stabil, bzw. hat im Mai dieses Jahres sein Zweijahrestief erreicht.

Ein weiterer Grund für die Umstrukturierung ist das stetig sinkende Interesse am Einzelwagenverkehr (EWV). Beim Produkt Ganzzüge (GAG) sind die Konkurrenten von ČD Cargo Eisenbahnbeförderer und im Falle von EWW hauptsächlich die Straßenbeförderer. Bis auf einige Ausnahmen konzentrieren sich die Wettbewerber im Schienenverkehr aufgrund ihrer komplizierten Technik und Effizienz auf das Produkt EWW nicht. Der EWW ist mit einer enormen Kapazität an Güterwagen, Triebfahrzeugen und Personal verbunden und der gesamte Prozess ist mit Bezug auf die Arbeitsorganisation wesentlich anspruchsvoller als das Produkt der Ganzzüge. Die Kosten für diese Kapazitäten stellen einen nicht unerheblichen Teil der Kosteninputs der ČD Cargo dar. Das Produkt EWW ist also langfristig verlustbringend. Im Jahr 2024 beschleunigt sich der Verlust im EWW und der geringere Gewinn aus den GAG reicht nicht mehr aus, diesen Verlust zu decken. Für die Zukunft ist so dieser Trend angesichts steigender Kosten, sinkender Transportvolumina und des damit verbundenen Wettbewerbs beim Produkt der Ganzzüge nicht haltbar. Zur Veranschaulichung: Im Jahr 2012 beförderte die ČD Cargo 25 Mio. Tonnen Einzelwagenladungen, während im Jahr 2024 (d. h. nach 12 Jahren) das Volumen der beförderten Güter etwas mehr als 12 Mio. Tonnen, also die Hälfte, beträgt. Auch hier werden ähnliche Probleme mit EWW von ehemaligen nationalen Frachtführern in Nachbarländern gelöst. In Deutschland und auch in der Schweiz werden Programme zu ihrer Reduzierung entwickelt.

Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa in 1Q 2023-2025

Veränderungen gegenüber dem Vorjahr +/- % 1Q 2025 zu 2024, 2023

Leistung in Tausend Tonnen



Pozn. *): BDZ CARGO (BG) za 1-2
Zdroj: UIC, Urząd Transportu Kolejowego

REDAKTION
(Fortsetzung)

Umstrukturierung der ČD Cargo (2.)

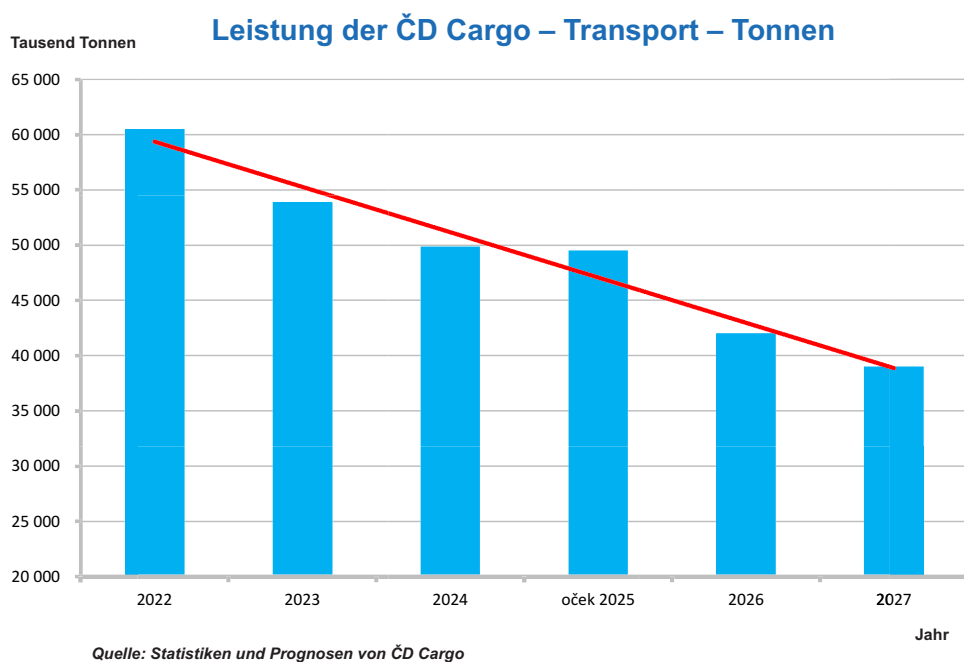
In dem Magazin Cargovák vom August haben wir die Gründe für die Umstrukturierung vorgestellt, heute werden wir gemeinsam die Ziele der Umstrukturierung und die bereits erfolgten und geplanten Schritte im Rahmen des Umstrukturierungsprozesses betrachten. Grundlegendes Ziel der Umstrukturierung ist es, die langfristige Lebensfähigkeit des Unternehmens in dem neuen Marktumfeld zu gewährleisten.

Die Anpassung der Kapazitäten der ČD Cargo an die aktuelle Marktsituation und an die Nachfrage unserer Geschäftspartner ist entscheidend. Betrachten wir nun die Entwicklung der Beförderungsmengen der ČD Cargo und die Aussichten für die nächsten Jahre.

Traktion betrifft dies zum Beispiel die ältesten Lokomotiven der Baureihen 111, 122 und 123, die durch moderne interoperable Lokomotiven ersetzt werden, die uns auch die Zugförderung auf ausländischen Bahnen ermöglichen. Bei der Dieseltraktion betrifft der Rückgang vor allem ältere Lokomotiven (z. B. der Baureihen 731 oder 742), die durch modernisierte und zuverlässigere Maschinen mit niedrigeren Betriebskosten ersetzt werden. In den beiden Fällen handelt es sich auch um Lokomotiven, bei denen es nicht mehr effektiv wäre, sie mit der ETCS-Zugbeeinflussung auszurüsten. Auch die Fahrzeugkapazität muss reduziert werden. In der ersten Phase wurde die Gesamtzahl von mehr als 21 000 Güterwagen um 1 442 Güterwagen reduziert. Wir suchen in erster Linie die Verwendung von überzähligen Wagen innerhalb der Gruppe ČD Cargo, danach bieten wir sie zum Ver-



Die ČD Cargo Gruppe behauptet sich gut auf den ausländischen Märkten. FOTO: MICHAL MAKALOUŠ



Auf der Grundlage von Kundenprognosen wird für die Güter Holz, Braunkohle, Steinkohle und Eisen im Jahr 2026 ein Rückgang um 4,5 Mio. Tonnen erwartet. Gleichzeitig wird die ČD Cargo ihr Beförderungsportfolio weiter optimieren, indem sie unrentable Beförderungen reduziert, was einen Rückgang der Beförderungsmengen bis auf 40 Mio. Tonnen bedeuten kann. Langfristige strukturelle Trends deuten auf einen möglichen weiteren Rückgang der Mengen hin. „Der langfristige Trend ist eindeutig, die Mengen traditioneller Güter wie Kohle, Hüttenprodukte oder Holz verschwinden allmählich und der Markt schrumpft“, so kommentiert Tomáš Tóth, der Vorstandsvorsitzende der ČD Cargo, die Situation und fügt hinzu: „Deshalb bereiten wir das Unternehmen auf ein Gesamtvolumen von etwa 40 Mio. Tonnen vor und wir sagen fair, dass das Gesamtvolumen jedoch auch niedriger sein kann. Unser Ziel ist es, auch auf einem kleineren Markt ein stabiles und profitables Unternehmen zu haben. Andererseits sehen wir ein Wachstum im internationalen kombinierten Verkehr, der in der kommenden Zeit eine der Säulen unserer Geschäftsstrategie sein wird.“

Wie können wir umstrukturieren?

Die Umstrukturierungsschritte lassen sich in drei grundlegende Gruppen unterteilen. Die erste Gruppe bezieht sich auf den Kapazitätsabbau, die zweite auf Effizienzsteigerungen und die dritte auf handelsseitige Maßnahmen. Der Kapazitätsabbau betrifft sowohl Lokomotiven als auch Waggons und leider auch das Personal. Die Verkleinerung der Lokomotivflotte ist vorübergehend in drei Stufen geplant. Die erste Verringerung in der Zahl von 83 Lokomotiven ist bereits abgeschlossen oder die Verträge werden zurzeit fertiggestellt. Im Fall der Lokomotiven lösen wir nicht nur Überkapazitäten, sondern auch die echte Erneuerung und Modernisierung der Lokomotivflotte. Bei der elektrischen

Traktion betrifft dies zum Beispiel die ältesten Lokomotiven der Baureihen 111, 122 und 123, die durch moderne interoperable Lokomotiven ersetzt werden, die uns auch die Zugförderung auf ausländischen Bahnen ermöglichen. Bei der Dieseltraktion betrifft der Rückgang vor allem ältere Lokomotiven (z. B. der Baureihen 731 oder 742), die durch modernisierte und zuverlässigere Maschinen mit niedrigeren Betriebskosten ersetzt werden. In den beiden Fällen handelt es sich auch um Lokomotiven, bei denen es nicht mehr effektiv wäre, sie mit der ETCS-Zugbeeinflussung auszurüsten. Auch die Fahrzeugkapazität muss reduziert werden. In der ersten Phase wurde die Gesamtzahl von mehr als 21 000 Güterwagen um 1 442 Güterwagen reduziert. Wir suchen in erster Linie die Verwendung von überzähligen Wagen innerhalb der Gruppe ČD Cargo, danach bieten wir sie zum Verkauf und zur weiteren Verwendung auch außerhalb der Gruppe an. Angesichts der Situation auf dem Beförderungsmarkt, auf dem fast alle Beförderer inzwischen einen Kapazitätsüberschuss melden, werden die meisten Wagen im Rahmen von Ausschreibungen zur Verschrottung verkauft, um einen möglichst hohen Preis für die ČD Cargo zu erzielen. Die Reduzierung weiterer Schienenfahrzeuge hängt in erster Linie von der Aushandlung der Geschäftsbedingungen mit den Kunden ab und wird in Abhängigkeit von dem tatsächlichen Volumen und von Markttrends präzisiert werden. Im Zielzustand wird die ČD Cargo über etwa 14 000 Wagen verfügen. Es sei daran erinnert, dass in der Vergangenheit bereits eine physische Entsorgung von langfristig überzähligen und unnötigen Fahrzeugen der ČD Cargo in der Größenordnung von Tausenden erfolgte. Das Unternehmen reagierte damit auf den durch die Wirtschaftskrise bedingten Rückgang der Beförderungen.

Ein sehr heikles Thema ist der Abbau unserer Mitarbeiter. Die ersten Abgänge gab es schon im vergangenen Jahr. Es handelte sich um Pensionierungen u. ä. In der nächsten Entlassungswelle verließen bis April 2025 insgesamt 473 Mitarbeiter das Unternehmen. Diese Verringerung beruhte auf Änderungen in der Organisationsstruktur und beinhaltete die Zentralisierung von technischen Positionen und berücksichtigte die natürliche Fluktuation der Mitarbeiter. Im Rahmen des weiteren Abbaus der Mitarbeiterzahl steigt die Auslastung (Nutzung der Arbeitszeit) von Maschinenführern und Bahnhofspersonal. Bis zum Ende des Jahres sollen schrittweise weitere 700 Arbeitnehmer die ČD Cargo verlassen, und zwar nicht nur aus dem Betrieb, sondern natürlich auch aus dem technischen und wirtschaftlichen Bereich des Unternehmens. Leider kann auch diese Zahl nicht endgültig sein, denn alles



Die ČD Cargo reduziert schrittweise unrentable Einzelwagenladungen. FOTO: MICHAL ROH JR.

hängt, wie bei Lokomotiven und Waggons, von der Marktentwicklung und der Nachfrage nach dem Schienenverkehr ab. Die Erhöhung der Effizienz führt eindeutig zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Dienstleistungen und die getroffenen Maßnahmen zielen auf eine genauere Planung und effizientere Abläufe ab. Grundsätzlich ist auch die Änderung des Systems der einzelnen Wagensendungen. Dies ist auf das nachlassende Interesse an der Beförderung von einzelnen Wagenladungen im Zusammenhang mit dem Rückgang der Industrieproduktion und der Notwendigkeit der Reduktion von unrentablen Transporten zurückzuführen. Es ist wirtschaftlich nicht vertretbar, Tarifpunkte mit Überführungszügen mit einem oder zwei Wagen zu bedienen. Die Aufteilung des Netzes in Grund- und Ergänzungsnetz sowie weitere Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz des Angebots an den einzelnen Bahnhöfen werden daher von den Betriebs- und Handelsabteilungen gemeinsam vorbereitet und treten am 1. Januar 2026 in Kraft. Im Rahmen der Handelsmaßnahmen wurde eine neue Organisationsstruktur des Handels aufgebaut und das Vertriebsteam wurde durch zwei Key Account Manager stabilisiert, die schrittweise die Zusammenarbeit mit unseren Schlüsselkunden übernehmen. Die entscheidenden KPI-Kennziffern für die Vergütung der Vertriebsleiter wurden klar definiert. Die Aufnahme von Geschäftsverhandlungen mit Kunden, bei denen die Rentabilität der Beförderungen in Verbindung mit dem Kostenanstieg nicht das erwartete Niveau erreicht hat, war bereits im Frühjahr grundsätzlich. Die Verhandlungen über die Optimierung, resp. über die Erhöhung der Preise setzen ständig fort und gestalten

sich nicht einfach. Wir schätzen neue Vereinbarungen mit Kunden sehr. Sie werden nicht einfach geboren und sie sind sehr hilfreich für die Erfüllung unserer Transformation. Einzelne Geschäftsfälle müssen so sensibel behandelt werden, dass unnötige Verkehrsverluste vermieden werden. In diesem Zusammenhang ist die Zusammenarbeit der Geschäftsleiter mit der Abteilung Controlling und Berichtswesen, mit der Abteilung Betriebsplanung und Betriebskontrolle sowie mit der Abteilung Betriebstechnik hervorzuheben. Unsere Ergebnisse wurden durch Umstrukturierungsmaßnahmen beeinflusst, da die Jahresabschlüsse die Bildung angemessener Rückstellungen für das Ausscheiden unserer Mitarbeiter, Wertberichtigungen und die Erfassung einmaliger Wertminderungen auf ausgewählte Vermögenswerte, die aufgrund geringerer Verkehrsleistung keine ausreichenden Erträge mehr für das Unternehmen generieren, beinhalten. Vereinfacht gesagt, mussten wir den Wert derjenigen Fahrzeugreihen reduzieren, die wir während ihrer ursprünglich geplanten Gesamtlebensdauer nicht in dieser Menge nutzen können. Die einmalige Senkung des Wertes der Überkapazitäten ist für den zukünftigen Betrieb des Unternehmens notwendig, wenn die ČD Cargo auf die Beförderung von bisher traditionellen Gütern auf der Schiene verzichten muss, die entweder im Zuge der Transformation der Energiewirtschaft und der Industrie ganz erlöschen werden, oder deren Durchführung wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist.

REDAKTION
GRAPH: MILAN KOSKA

LABEWOOD Schnittholz-Exporttransport

In diesem Jahr wurde der Exporttransport von Schnittholz aus dem Verarbeitungswerk LABEWOOD Štětí zu verschiedenen Zielen in den Nachbarländern erfolgreich entwickelt.

Es handelt sich grundsätzlich um zwei Arten von Transporten. Zum einen an Empfänger im umliegenden Binnenland, vor allem in Österreich und Deutschland und in geringerem Umfang in der Tschechischen Republik, zum anderen an exotische Ziele, vor allem in der Golfregion, im Nahen Osten und in Nordafrika. Diese werden über den slowenischen Hafen Koper abgewickelt. Eine weitere Unterteilung erfolgt nach den verwendeten Eisenbahnwagen, nämlich in offene Wagen der Baureihen Res, Rs, Rns und ähnliche und gedeckte Wagen der Baureihen Hilmrrs, Habbiins und Habbiilns. Der erstgenannte Wagentyp wird hauptsächlich auf den Strecken nach Österreich und Deutschland eingesetzt, während der letztgenannte Wagentyp bei den Transporten nach Koper dominiert.



Seit April dieses Jahres werden die neu hergestellten Waggons der Serie Habbiins, die von der Speditionsfirma RND, die 2021 vierzig Stück bei Tatravagonka Poprad bestellt hat, gekauft wurden, für den zweiten Transport von Schnittholz eingesetzt. Zurzeit sind zwei Zuggarnituren mit fünfundzwanzig Waggons für den Transport nach Koper im Einsatz, die hauptsächlich aus älteren Waggons der oben genannten Baureihen bestehen und durch neu hergestellte Waggons ergänzt werden.

Die Transporte, die kommerziell von der Firma SBS Cargo Praha sichergestellt werden, werden von den Frachtführern ČD Cargo, RCA und SŽ-Tovarní promet durchgeführt und zeichnen sich dadurch aus, dass sie als Ganzzüge nur auf tschechischem Gebiet über die Staats-

grenze nach Summerau verkehren. Hier werden die Waggons dann in Rangierzüge rangiert, die über Villach und Jesenice zu ihrem endgültigen Bestimmungsort fahren. Dies liegt daran, dass die RCAs im Prinzip keine ad-hoc geführten Ganzzüge betreiben und stattdessen versuchen, das System der Rangierzüge durch geeignete Transporte zu nut-



Verladung von Holz in gedeckte Waggons auf dem Anschlussgleis der Gesellschaft LABEWOOD

FOTO: PETR KADERÁVEK

zen. Es handelt sich dabei um eine kommerzielle und betriebliche Politik, die zu einer Kostenoptimierung, einer besseren Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, einschließlich positiver Auswirkungen auf die Beschäftigung von Betriebsberufen, und nicht zuletzt zu einer gewissen Stabilität und Robustheit des betriebenen Zugnetzes führt.

Das Werk der Firma LABEWOOD hat im Herbst 2020 die Produktion aufgenommen und schafft mit ihrer Lage in unmittelbarer Nähe der Papierfabrik Mondi Štětí eine interessante Synergie bei der Verarbeitung von Holz verschiedener Arten und Verwendungszwecke an einem Standort. Beide Werke verfügen unter anderem über einen gemeinsamen Gleisanschluss, der in erster Linie mit dem Bahnhof Hněvice an der Strecke Prag – Lovosice – Ústí nad Labem verbunden ist, mit einer Alternative zum Bahnhof Štětí an der Strecke Nymburk – Ústí nad Labem-Stržekov für den Fall von Sperrungen und Notfällen. Zu den Aktionären der Firma LABEWOOD gehören auch Mondi Štětí, die Holzindustrie Maresch (mit Sitz in Retz), die Investmentgesellschaft Eco-Investment und die Handelsgesellschaft Unitimber, die sich auf den Handel mit Schnittholz

gerade mit den Ländern des östlichen Mittelmeerraums und des Persischen Golfs spezialisiert.

Die Gesellschaft LABEWOOD konzentriert sich auf das Nadelweichholz und die Schnittholzproduktion mit einer Kapazität von 1 Mio. m³ verarbeitetem Rundholz pro Jahr; die „Schwester“-Papierfabrik Mondi hingegen verwendet zur Herstellung des Zellstoffs, des Papiers und der Biomasse die Fasermasse, also das Holz minderer Qualität, das sich nicht für die Schnittholzproduktion eignet. Und die beiden Werke nutzen die Eisenbahn sowohl für die Anlieferung von Eingangsrohstoffen, d. h. hauptsächlich Rundholz, als auch für den Abtransport von Fertigprodukten.

Die oben beschriebenen Transporte beweisen, dass die konventionelle Eisenbahn auch heute noch wettbewerbsfähig sein kann, wenn es um den Transport von Gütern mit höherem Mehrwert geht, und zwar mit einem viel geringeren Kohlenstoff-Fußabdruck als der Straßenverkehr.

Unter Verwendung von Informationen aus der Zeitschrift Železniční magazín (Eisenbahnmagazin), erstellt von Martin Boháč



Der Zug Pn 66761 Hněvice Rangierbahnhof – Horní Dvořiště Staatsgrenze mit Schnittholz aus dem Sägewerk der Firma LABEWOOD zum Bahnhof Gailsdorf West fährt über den Bahnhof Hrdějovice.

FOTO: JAKUB SVOBODA

Sperrungen im Liberec-Gebiet und im Pojizeří-Gebiet

Im April 2025 begannen weitere umfangreiche Sperrungen auf dem Netz der Eisenbahnverwaltung. Die erste zu diskutierende Stilllegung begann am 1. April 2025 auf der Strecke Liberec – Hrádek nad Nisou. Nicht nur der Personen-, sondern auch der Güterverkehr wurde eingestellt, der vor allem den Bahnhof Chrastava nutzte, wo Holz für das Verarbeitungswerk BIOCEL LENZING Paskov verladen wurde. Das Ziel dieser Stilllegung ist eine vollständige Modernisierung der Strecke einschließlich der Bahnhöfe.

Die zweite und relativ umfangreiche Sperrung begann am 8. April 2025 im Abschnitt Turnov – Tanvald. Ähnlich wie im ersten Fall handelt es sich auch hier um eine relativ groß angelegte Modernisierung der Infrastruktur und damit um das endgültige Erlöschen der ursprünglichen Form vieler archaischer Bahnhöfe, wie z. B. Malá Skála. Der Personenverkehr wird vollständig durch Busse ersetzt, der Güterverkehr in Richtung Staropacko wird auf die Strecke über Ostroměř oder Lomnice nad Popelkou umgeleitet. Nach dem „Abzug“ des Borkenkäfers und der Rodung umfangreicher Waldbestände ist der Güterverkehr auf diesem

Arm jedoch stark rückläufig. Die Abkehr von der Verbrennung der sortierten Kohle, die über Kohlelager an die lokalen Einzelhandelskunden geliefert wurde, hatte ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Zahl der Wagen, resp. auf die Zahl der Bedienungen. In diesem Jahr wurde auch der Transport von Holz für den Verarbeitungsbetrieb in Horka u Staré Paky (Paletten und andere Holzprodukte) auf die Straße verlagert, mit Ausnahme eines Falles, in dem die ČD Cargo fünf Waggons von Slaný nach Horka u Staré Paky transportierte.

Denn der Abschnitt zwischen Turnov und Železný Brod wird auch von den Eisenbahnen Železný Brod – Tanvald und Tanvald – Kořenov (Harrachov) gemeinsam genutzt. Auch die „Zahnradbahn“ ist weitgehend stillgelegt (siehe Cargovák 3/2025). Es gibt einen Ersatzbusverkehr, zwischen den Bahnhöfen Kořenov und Szklarska Poręba Górna verkehren Triebwagenpersonenzüge des Verkehrsunternehmens Zubačka provoz, s. r. o. Im Falle des Güterverkehrs ist die gesamte Strecke als ZAN deklariert, d. h. es besteht ein Ladeverbot. Aus diesen Gründen wurden unsere Kunden noch im Monat März mit Glassand von Libuň bevorratet. Das Ladeverbot (ZAN) ist seit 8. April 2025 gültig, der Bahnverkehr wird voraussichtlich erst am 1. Oktober 2025 wieder aufgenommen. Am 16. März



Das Paar „Elektronik“ 743.003 + 743.008 wurde mit dem umgeleiteten „Manipulator“ Turnov – Horka u Staré Paky im Juni 2025 bei Jivany fotografiert.



Als einer der letzten Überführungszüge passierte der Mn 84107/84108 mit der Lok 743.003 den Bahnhof Malá Skála in seiner ursprünglichen, archaischen Form. Er beförderte einen leeren Kesselwagen aus dem Depot der ČD in Stará Paka und einen Waggon der Baureihe Es aus Semily nach der Entladung von Kohle.

2025 wurde in der Zusammenarbeit mit ČD Cargo eine außergewöhnliche Abschiedsfahrt des Fotozuges auf der Strecke Turnov – Harrachov und zurück veranstaltet, um sich von der ursprünglichen Infrastruktur zu verabschieden. Der „Elektronik“ 743.004 wurde an der Spitze des Zuges eingesetzt, die Garnitur bestand aus zwei Waggons der Baureihe Faccs und aus einem Waggon der Baureihe Eas, und es gab auch der notwendige „Hüttelwagen“ der Baureihe Daa-k. Das sonnige Wetter und der ausklingende Winter verliehen dem ganzen Ereignis eine unwiederholbare Atmosphäre.

TEXT UND FOTO: NT



Kofinanziert von der Europäischen Union

Das CEF-Programm als Schlüsselinstrument für die Entwicklung des Systems ERTMS in der Tschechischen Republik

Bis zum Jahr 2025 hat sich die Tschechische Republik als eines der aktivsten Länder bei der Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS) etabliert. Dank einer effizienten Planung und des gezielten Einsatzes von Mitteln aus „Connecting Europe Facility“ (CEF1) konnten die anfänglichen Hindernisse überwunden werden, und wir haben eine groß angelegte und erfolgreiche Umsetzung in Angriff genommen.

Seit 2015 hat die Europäische Kommission insgesamt 23 Projekte in der Tschechischen Republik kofinanziert, die sowohl auf die Ausrüstung von Triebfahrzeugen mit ETCS-Systemen als auch auf die Änderung der Gleisinfrastruktur abzielen. Der Gesamtbetrag der Unterstützung belief sich auf fast 247 Millionen Euro. Von diesen 23 Projekten wurden bisher 9 erfolgreich abgeschlossen, konkret 4 Projekte zur Nachrüstung von Lokomotiven mit der ETCS-Bordausrüstung und 5 Projekte zur Ausrüstung von Strecken. Trotz technischer und verfahrenstechnischer Komplikationen, Verzögerungen in den Lieferketten oder der COVID-19-

Pandemie konnten die Projekte gemäß den Regeln des jeweiligen Programms bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Auch wenn die ursprünglichen Ziele für den Antriebsstrang viel höher gesteckt waren, musste die Realität eine Reduzierung auf 276 Fahrzeuge erfordern – 128 für den Güterverkehr und 148 für den Personenverkehr. Alle nachgerüsteten Fahrzeuge verwenden jedoch bereits die höhere Version von ETCS, Baseline 3.

Auf diesen Erfahrungen baut die Tschechische Republik auch im laufenden CEF2-Programm auf, in dessen Rahmen 15 weitere Projekte – 7 für die Infrastruktur und 8 für die Nachrüstung von Triebfahrzeugen – mit einem Gesamtbetrag von 127 Mio. Euro finanziert werden konnten. Bis 2027 sollten dank dieser Projekte insgesamt 446 Triebfahrzeuge und weitere 135 km Gleise mit dem ETCS-System ausgerüstet werden. Dies wird die Tschechische Republik in den Bereichen Sicherheit, Digitalisierung und Interoperabilität des Schienenverkehrs an die Spitze der EU bringen. Die ČD Cargo ist derzeit an zwei dieser laufenden Projekte beteiligt:

- „Deployment of ETCS Level 2 Baseline 3 on-board components in selected vehicles of ČD Cargo“



Vertreter des Subventionsgebers nach der Inspektion der Funktionsfähigkeit des ETCS-Systems an einer Lokomotive der ČD Cargo. FOTO: PETRA KREISCHE

(Akronym: 21-CZ-TC-21-CZ-TC-CDCERTMS II), das 17 Lokomotiven umfasst,

- „Delivery and implementation of the ETCS on-board units L2B3 into selected traction vehicles of ČD Cargo, a. s.“ (Akronym: 22-CZ-TC-CDCERTMS), die 99 Triebfahrzeuge umfasst.

Das erste sichtbare Ergebnis der Fördermittel war die Einführung des ausschließlichen Betriebs von Zügen unter der ETCS-Überwachung im Jahr 2023 auf der Strecke Olomouc – Uničov und seit Januar 2025 wurde dieser Betrieb schrittweise auf den Abschnitten Praha-Běchovice – Česká Třebová – Adamov – Modřice – Břeclav und Písek – Česká Třebová eingeführt. Bis 2030 soll der ausschließli-

che Betrieb mit ETCS auf allen wichtigen Transitzkorridoren in der Tschechischen Republik realisiert werden.

Diese Initiative, die mit europäischen Mitteln unterstützt wird und auf einer systematischen Planung beruht, trägt wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit, zur Verringerung einiger Verspätungen und zur Stärkung der grenzüberschreitenden Verbindungen des Landes bei. Mit diesem Schritt bestätigt die Tschechische Republik ihre wichtige Rolle beim Aufbau eines einheitlichen und interoperablen europäischen Eisenbahnnetzes.

PETR JINDRA

ČD Cargo – Hauptpartner des Projekts Zug Lemkin

Das einzigartige Bildungsprojekt Zug Lemkin, der in den letzten zwei Jahren alle 14 Regionen der Tschechischen Republik besucht hat, beendete im Juni seine fünfte – Frühjahr – Route. Von Mai 2023 bis Juni 2025 wechselten sich mehr als 23 000 Besucher, darunter 7 700 Grund- und Mittelschüler, in speziell angepassten Waggons mit einer Multimedia-Ausstellung über die Genozide des 20. Jahrhunderts.

Die fünfte Route lief vom 2. bis 28. Juni 2025. Der Zug Lemkin besuchte nacheinander Jihlava, Pardubice, Olomouc und Ostrava-Svinov. Die Ausstellung wurde von 2 400 Personen gesehen, darunter 1 200 Schüler aus den Mittel- und Grundschulen. Auch in diesem Jahr bot das Programm ein eindrucksvolles audiovisuelles Erlebnis an, das die Geschichte der

Genozide mit aktuellen Fragen der bürgerlichen Verantwortung verband. „In zwei Jahren hat sich der Zug Lemkin zu einer einzigartigen Bildungsplattform entwickelt, die Geschichte, Menschenrechtserziehung und aktuelle Herausforderungen miteinander verbindet. Trotz der starken Emotionen betonen wir das kritische Denken und die Unterstützung des bürgerlichen Engagements“, so Šimon Krbec, Autor des Projekts und Direktor des Zentrums für Genozidstudien in Terezín.

Die multimediale Ausstellung in vier Waggons stellt das Leben und das Werk von Raphael Lemkin, dem Anwalt, vor, der nach dem Zweiten Weltkrieg die Verabschiedung der UN-Konvention zur Verhütung und Bestrafung des Völkermordes durchsetzte. Die Besucher konnten sich über die wichtigsten Fälle von Völkermord im 20. Jahrhundert informieren – vom Völkermord an den Armeniern über die stalinistische Hungersnot in der



Ukraine bis hin zu den Völkermorden in Kambodscha und Ruanda. Der Schwerpunkt liegt auf dem Verständnis des historischen Kontextes und der Bedeutung des internationalen Rechts für den Schutz der Menschenrechte. Die Ausstellung umfasst historisches Filmmaterial, historische Fotografien und Bilder des weltberühmten Fotografen Antonín Kratochvíl. Einen Bestandteil der Ausstellung bildet auch der Film Stimmen aus dem Jenseits (Hlasy z nenávratna), der im Theresienstädter Ghetto gedreht wurde.

Der Hauptpartner des Zugs Lemkin ist die Gesellschaft ČD Cargo, die ihre Zusammenarbeit aus dem vorangegangenen erfolgreichen Projekt Zug Lustig fortsetzte, bei dem mit dem Theaterstück Gebet für Kateřina Horowitz der Opfer des Holocausts gedacht wurde. „Es ist eine große Ehre für uns, dass das Zentrum für Genozidstudien in Terezín an unser

Unternehmen herangetreten ist und uns erlaubt hat, zum Hauptpartner eines so wichtigen und historisch sehr informativen Projekts zu werden. Die heutige Zeit ist voller Wut, Gewalt und Intoleranz. Umso mehr messe ich dem Projekt Zug Lemkin Bedeutung bei. Es ist notwendig, das Bewusstsein zu verbreiten, insbesondere unter jungen Menschen, und die Ausbreitung von Gewalt und Fremdenfeindlichkeit zu verhindern“, sagte Michal Roh, Direktor für Verkaufsunterstützung bei ČD Cargo, a. s.

Das Projekt Zug Lemkin wird auch weiterhin fortgesetzt. Im Herbst 2025 wird er in die Mittelböhmische Region reisen und sein Programm wird um neue Themen – Völkermord an den Rohingya in Myanmar oder Massaker von Srebrenica – erweitert.

MICHAL ROH

FOTO: ARCHIV DER ČD CARGO



Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Eine Auswahl der schwerwiegendsten Vorfälle (MU) für das 2. Quartal 2025

Am 22. April 2025 ereignete sich ein Zwischenfall auf der Eisenbahn-Teststrecke in Cerhenice. Bei der Fahrt des Rangierteils wurde das Fahrgestell der transportierten STADLER-Garnitur durch den nicht entfernten Anschlag beschädigt und in der Folge wurde die Weiche beschädigt, auf deren Herzstück der Anschlag stecken blieb. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis entstand ein größerer Schaden in Höhe von geschätzten 600 000 CZK.



Am 27. Mai 2025 ereignete sich ein Zwischenfall auf dem Bahnhof Nymburk (Streckenabschnitt Babín – Nymburk Bahnhofsinfahrt). Beim Ansenken auf einem Ablaufgleis kam es zu einem heftigen Anfahren der abgehängten Waggonen auf einen stehenden Waggon, der mit Personenkraftwagen beladen war. Der Schaden an den Wagen und an der Ladung wurde auf 750 000 CZK geschätzt.



Am 11. Juni 2025 ereignete sich auf dem Bahnhof Most neuer Bahnhof (Strecke Most neuer Bahnhof – Moldava v Krušných Horách) ein Vorfall beim Rangieren. Unter dem fahrenden Schienenfahrzeug kam es zum Umstellen der Weiche Nr. 362ab so, dass alle Achsen entgleisten. Bei diesem außergewöhnlichen Vorfall entstand ein erheblicher Schaden, der auf etwa 1 350 000 CZK geschätzt wurde.



MILAN MAŠEK
FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN

Aktuelles zu Vorschriften, internen Richtlinien und Maßnahmen

In unserem vorigen Beitrag informierten wir über die Veröffentlichung der geänderten **Verkehrs- und Signalisierungsordnung SŽ D1**, an die Änderungen in den internen Normen der ČD Cargo anknüpfen müssen.

Am 1. August 2025 werden die Änderungen der internen Standards gültig, die **ab dem 14. Dezember 2025 wirksam werden**:

■ IN PTs9-B-CDC-CZ SMS-CDC-CZ-510 Änderung Nr. 9

Die wichtigsten Änderungen sind:

- Einstellung der Regeln für einen geschobenen Zug;
- Anpassung der schriftlichen Aufträge des Beförderungers;
- Einstellung der Pflichten des Mitarbeiters, der das Rangieren leitet;
- Hinzufügung von Bedingungen für die Einschränkung beim Rangieren.

■ IN PTs-10-B-CDC-CZ SMS-CDC-CZ-512 – Änderung Nr. 6

Die wichtigsten Änderungen sind:

- eTCS-Verpflichtungen;
- eKP-Anpassung der Regeln;
- Verwendung von Holzkeilen bis zu einer maximalen Neigung von 10 %;
- Temperieren und Durchdrehen – Anpassung der Regeln – Verwendung der Anwendung im DPS;
- Anhang 2 – zwei Durchführungsbestimmungen hinzugefügt.

■ IN KVs-3-B-CDC-CZ SMS-CDC-CZ-511 – Änderung Nr. 7

Die wichtigsten Änderungen sind:

- IBS – Aufnahme der Vorlage für den Europäischen Bremsenbericht;
- die verbale Fassung der Anweisungen für die Bremsprüfung;
- Beseitigung der Betriebstechnologien, die in Ecu PTs9-B-CDC-CZ parallel liefen;
- Anhang 2 – Hinzufügung von technischen Fachbegriffen.

■ IN OR-3-B-CDC-CZ – Änderung Nr. 4

Die wichtigsten Änderungen sind:

- Vereinheitlichung der Bedingungen für das Rangieren, die Zugfahrten und die PMDs mit den internen Vorschriften der nationalen und regionalen Eisenbahnbetreiber durch die Eisenbahnverwaltung, einer staatlichen Organisation, mit Ausnahme einiger Unterschiede, z. B.: Rangieren ohne Vereinbarung des Rangierens, Bewegung von Eisenbahnfahrzeugen auf dem Gleis, die eine technische Wartung ermöglichen, u. ä.;
- zusätzliche Bedingungen für Zug- und PMD-Fahrten für Anschlussgleise, auf denen die oben genannten Schienenfahrzeugfahrten stattfinden;
- Anhang 3 – Zusätzliche Bedingungen für den Betrieb von Relais-Sicherungsanlagen, Licht-Bahnübergangssicherungsanlagen und Streckensicherungsanlagen – automatische Blockstelle.

■ IN ORs-80-B-CDC-CZ SMS-CDC-CZ-550 – Änderung Nr. 2

Die wichtigsten Änderungen sind:

- Implementierung einer organisatorischen Änderung innerhalb der ČDC und Aktualisierung des Untersuchungsverfahrens;
- Implementierung von Verfahren für Notfallpersonal.

■ IN KV-4-B-CDC-EU SMS-CDC-EU-52 – Änderung Nr. 3

Die wichtigste Änderung ist:

- Korrektur nach organisatorischen Änderungen der ČDC;
- Änderungen der Verfahren in den Bedingungen der Inbetriebnahme von Triebfahrzeugen;
- Hinzufügung von Verfahren für die Zugangsbedingungen zur Infrastruktur;
- Hinzufügung und Änderungen der Verfahren für die Organisation des Betriebs von Triebfahrzeugen;
- Hinzufügung von ETCS im Text und in Anhang 4;
- Anhang 5 – Fahrzeugübergabebuch, Änderungen, Ergänzungen;
- Neuer Anhang 6 – Sperrkeile aus Holz für Triebfahrzeuge.

Mitarbeiter mit Fachkenntnissen über diese internen Standards werden mit den Änderungen bei der nächsten regulären Schulung anvertraut gemacht. IN wird im internen Normenspeicher gespeichert und zur Information in EKN eingefügt.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Wir alle kennen Zeiten, in denen Eile, Routine oder Müdigkeit unsere Entscheidungsfindung beeinflussen. Im Eisenbahnbetrieb kann jedoch schon ein kleiner Fehler zu einem Zwischenfall führen, der nicht nur für den Mitarbeiter selbst, sondern auch für den gesamten Betrieb und die Wahrnehmung des Unternehmens nach außen Folgen hat. In der ersten Hälfte dieses Jahres gab es immer wieder Ereignisse, deren Ursachen durchaus vermeidbar sind, und auf diese Ereignisse und vor allem ihre Ursachen wollen wir in diesem Artikel eingehen.

Zu den häufigsten Ursachen der außergewöhnlichen Ereignisse in der letzten Zeit gehört das Versäumnis, die Sicherheitsvorrichtungen gegen das Wegfahren von Schienenfahrzeugen, die so genannten Anschläge, zu entfernen, bevor die Bewegung des Rangierteils beginnt. Nach dem Anfahren des Rangierteils wird der Anschlag an der Schiene entlanggezogen und beim Fahren „auf den Spieß“ anschließend im Weichenherz eingeklemmt und in den meisten Fällen kommt es auch zur Entgleisung des Schienenfahrzeugs. Dieses Fehlverhalten führt oft zu erheblichen Schäden an Infrastruktur und auch an Schienenfahrzeugen und stört den Verkehrsfluss. Dies ist ein Fehler, der leicht vermieden werden kann. Es reicht aus, eigene Pflichten konsequent zu erfüllen und sich sorgfältig zu vergewissern, dass alle Sicherungsmittel (Anschläge) an allen Fahrzeugen tatsächlich entfernt wurden, bevor man sich auf den Weg macht, und man kann sich nicht einfach blind auf die geltenden örtlichen Gepflogenheiten verlassen.

Eine weitere immer wiederkehrende Ursache der außergewöhnlichen Ereignisse ist die falsche oder unzureichende Sicherung abgestellter Schienenfahrzeuge gegen Bewegung. In der Praxis bedeutet dies, dass die Anschläge nicht benutzt werden oder die erforderliche Feststellkraft nicht mit den Handbremsen erreicht



Außergewöhnliches Ereignis am 28. Juni 2025 – Anschlussgleis Vítkovická Transport



Außergewöhnliches Ereignis am 18. Februar 2025 – Planá u Mariánských Lázní

wird. Ein typisches Beispiel ist eine Situation, in der eine Gruppe von Fahrzeugen an einer Steigung steht und gesichert wird, „wie es seit Jahren üblich ist“. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass die internen Normen der ČD Cargo eindeutig festlegen, welche Sicherungskraft an einem bestimmten Ort und für ein bestimmtes Gewicht erforderlich ist. Die Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegfahren ist keineswegs nur eine Frage von Vermutungen. Es ist notwendig, die internen Vorschriften strikt einzuhalten, die Hangverhältnisse am Ort der Abstellung zu berücksichtigen und die Wirksamkeit der verwendeten Sicherungsmittel zu überprüfen. Nur so können Situationen vermieden werden, in denen die spontane Bewegung von unzureichend gesicherten Schienenfahrzeugen zu Entgleisungen oder anderen schwerwiegenden Folgen führt. Langfristig gesehen ist eine der häufigsten Ursachen für außergewöhnliche Ereignisse die falsche Positionierung/Umstellung der Weiche für die beabsichtigte Fahrt von Eisenbahnfahrzeugen, wenn die Fahrzeuge des Rangierteils anschließend entgleisen. In sich wiederholenden Fällen wurde die korrekte Position der Weiche nur durch einen Blick vom Trittbrett des fahrenden Fahrzeugs aus überprüft, ohne dass eine physische Überprüfung vor Ort stattfand. Es handelt sich um manuell umgestellte Weichen, die von Arbeitnehmern der ČD Cargo während des Rangierens umgestellt werden und bei denen die richtige Stellung immer direkt an der Weiche überprüft werden muss. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass der Hakenschäkel ausreichend sitzt und die Zunge an der Backenschiene angeklebt ist. Der kleinste Spalt zwischen der Zunge und der Backenschiene reicht aus, dass es im Fall der Fahrt „gegen die Spitze“ zu der sog. „Gabelfahrt“ und zu der anschließenden Ent-

gleisung kommt, die mit hohen Schäden an Fahrzeugen und an der Infrastruktur oft verbunden ist.

Es ist wichtig zu beachten, dass auch das vorherige Passieren der Weiche keine Garantie für deren korrekte Position ist. Die Weichen können absichtlich von einer anderen Person umgestellt worden sein, oder es liegt ein technischer Fehler vor. In vielen Fällen vereinfachen sich Rangiermitarbeiter (manchmal sogar Triebfahrzeugführer) ihre Tätigkeit und verlassen sich vielleicht sogar auch „aus Faulheit“ darauf, dass es nicht wichtig ist, die Position einer manuell gebauten Weiche beim Befahren der Weiche zu überprüfen, da die Weiche durch die Räder des Schienenfahrzeugs in die richtige Position gebracht wird (dies ist das so genannte „Weichenschneiden“). Bei der folgenden Rückkehr über die so „durchgeschnittene“ Weiche überprüfen sie die Ausrichtung der Weiche nicht mehr und verlassen sich darauf, dass der richtige Haken oder die richtige Zunge an der Backenschiene hängen bleibt. Daher muss die korrekte Ausrichtung der befahrenen Weiche vor jeder Bewegung des Rangierteils sorgfältig und physisch überprüft werden. Die korrekte Vorgehensweise bei der Kontrolle von Weichen und bei der Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegfahren ist in den Videoanleitungen auf ČD Cargo SharePoint – KolejO365 → Bibliothek der Anleitungen und Videos → Video-SMS deutlich bearbeitet, die wir empfehlen, wiederholt anzusehen und sich daran zu erinnern.

Außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr sind nicht nur



Außergewöhnliches Ereignis am 13. Juli 2025 – Anschlussgleis im Hafen Mělník

eine statistische Größe. Hinter jedem von ihnen verbergen sich spezifische menschliche Fehler, Folgen für die Arbeitnehmer und auch für die Gesellschaft ČD Cargo. Die meisten dieser Ereignisse sind dabei vermeidbar. Es genügt nur, ihre Pflichten konsequent zu erfüllen, nicht routinemäßig zu arbeiten und bei der Arbeit aufmerksam zu sein. Die durch außergewöhnliche Ereignisse verursachten Schäden beliefen sich im ersten Halbjahr 2025 auf über 48 Mio. CZK und die Gesamtzahl der Vorfälle mit der Verantwortung der Arbeitnehmer der Gesellschaft ČD Cargo ist deutlich gestiegen.

JIŘÍ KOUTECKÝ
FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN

Inspirierende HRrrrZone

Lassen Sie sich von den Geschichten unserer Mitarbeiter inspirieren...

Radek Nedomlel ist seit seiner Kindheit mit der Eisenbahn verbunden. Er wuchs in einem Umfeld auf, in dem die Gleise nicht nur ein Bestandteil der Landschaft, sondern auch ein Bestandteil des Lebens seiner Familie waren. Heute ist er eine der Hauptpersönlichkeiten der ČD Cargo. Als Direktor des Fachbereichs für Betriebstechnologien in der Generaldirektion erzählt er seine Geschichte von seinen ersten Erfahrungen während seines Praktikums bis hin zu seiner entscheidenden Rolle bei der strategischen Ausrichtung des Unternehmens. In dem Interview verrät er, was ihm an seiner Arbeit am meisten Spaß macht, womit er sich am häufigsten beschäftigt und wie er seine Freizeit verbringt.

► Wie lange arbeiten Sie schon bei uns und was hat Sie ursprünglich zu uns geführt?

Ich arbeite seit fast 9 Jahren bei der ČD Cargo und wurde vom ehemaligen Personalleiter, Herrn Mojmir Bakalář, hierhergebracht. Er war Mitglied der Prüfungskommission während meines Staatsexamens an der Jan-Perner-Transport-Fakultät der Universität Pardubice, wo er mich mit mehreren gezielten Fragen prüfte. Nach erfolgreichem Abschluss bot er mir die Möglichkeit eines Praktikums bei der ČD Cargo an, was ich als frischgebackener Bachelor mit Begeisterung annahm und voll ausnutzte.

► Erinnern Sie sich noch daran, wie Ihre Anfänge waren?

Wie ich bereits erwähnt habe, habe ich im ersten Jahr ein Praktikum absolviert, was sehr hilfreich war, um die Arbeitsweise eines so großen Unternehmens zu verstehen und einen Überblick darüber zu bekommen, wie die Dinge in der Gesellschaft ČD Cargo funktionieren, wer für welche Abteilung zuständig ist und wie die Aufgaben der verschiedenen Abteilungen der GD und JOS aussehen. Nach dem Abschluss des Praktikums vereinbarten wir, unsere Zusammenarbeit in der Form eines Hauptarbeitsverhältnisses fortzusetzen, und ich trat die Stelle eines Verkehrsplaners zwischen der Tschechischen Republik und Österreich an. Zu diesem Zeitpunkt begannen intensive Arbeiten zur Erlangung einer Lizenz für den Betrieb des Eisenbahnverkehrs der ČD Cargo in Österreich. Ich beendete

mein Magisterstudium per Fernstudium, was ziemlich anstrengend war, aber ich schaffte es, es zu kombinieren und mein Magisterstudium im vollen Arbeitseinsatz zu beenden. Auf jeden Fall möchte ich die großartige Herangehensweise meiner Kollegen hervorheben, die es immer geschafft haben, mich bei allem zu beraten oder mich zur richtigen Zeit in einigen Dingen „baden“ zu lassen, um so möglichst viel zu lernen.

► Wie sieht Ihr normaler Arbeitstag aus? Wie lautet Ihre Stellenbeschreibung?

Jeder Arbeitstag ist ein wenig anders, aber in der Regel erledige ich die ersten E-Mails auf dem Weg ins Büro, und wenn ich ankomme, arbeite ich mit meinen Kollegen zusammen, um die wichtigsten Aufgaben zu lösen und zu koordinieren, die an diesem Tag auf uns warten. Im Laufe des Tages haben wir in der Regel eine Reihe von Sitzungen zu verschiedenen Themen, gefolgt von den sich daraus ergebenden Aufgaben. Ich schließe meine Arbeit oft erst abends ab, und wenn es etwas Dringendes zu tun gibt, erledige ich es auch außerhalb des Büros. Dank des breiten Spektrums unserer Abteilung ist das Arbeitspensum sehr vielfältig – von der Einrichtung des Transportsystems einzelner Wagenladungen über die langfristige Kapazitätsplanung, die Bearbeitung von Sperrmaßnahmen, das Qualitätsmanagement und Transportagenden bis hin zu z. B. der vertraglichen Zusammenarbeit mit Partnern im Ausland.

► Was macht Ihnen an Ihrer Arbeit am meisten Spaß und warum?

Gerade die Vielfalt der einzelnen Tagespläne und die Möglichkeit, bei strategischen Entscheidungen dabei zu sein, machen die ČD Cargo zu einem wichtigen europäischen Akteur. Gleichzeitig verrete ich das Unternehmen noch bei Sitzungen verschiedener europäischer Organisationen und genieße die Möglichkeit, Einblicke in die Arbeitsweise anderer europäischer Unternehmen zu gewinnen und die Richtung der europäischen Eisenbahn zu beeinflussen.

► Womit beschäftigen Sie sich bei der Arbeit?

Sehr oft werde ich mit dem Satz konfrontiert, dass etwas nicht machbar ist oder noch nie gemacht wurde. Ich muss gestehen, dass ich diese Phrasen



Alex Směkal, Treiber

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

hasse und, sehr diplomatisch gesagt, nervös werde, wenn ich sie höre. Ansonsten ist für mich persönlich die Arbeit mit Menschen die größte Herausforderung, vor allem wenn es darum geht, unpopuläre Entscheidungen zu treffen, die auch mit meinem Arbeitsposten zu tun haben.

► Wie versuchen Sie, gute Beziehungen zu Ihren Kollegen zu pflegen, und wie empfinden Sie die Atmosphäre an Ihrem Arbeitsplatz?

Für mich ist das die absolute Grundlage der Kommunikation. Ich finde es maximal fair, dass ich jedes Thema offen mit meinen Kollegen besprechen kann, und ich sehe an den Rückmeldungen, dass es meinen Kollegen genauso geht. Und wenn meine Kollegen und ich uns dann auch noch ab und zu auf ein Feierabendbierchen treffen können, ist das nur gut.

► Welche Fähigkeit haben Sie während Ihrer Zeit in diesem Beruf am meisten gelernt?

Die Fähigkeit, im Team zu arbeiten und ein Team von Mitarbeitern zu führen. Ich bin relativ jung in eine Führungsposition eingestiegen und musste schnell lernen, die während meines Managementstudiums erworbene Theorie in der Praxis anzuwenden. Ich würde auf jeden Fall auch die wichtige Kommunikation erwähnen, die Fähigkeit, vor einer großen Anzahl von Menschen sowohl in der Muttersprache als auch in einer Fremdsprache zu sprechen und auch meine Zeit so effizient wie möglich zu organisieren (obwohl ich darin leider nicht immer so gut bin, wie ich es mir wünschen würde).

► Wenn Sie nicht arbeiten, was sind Ihre Hobbys und wie verbringen Sie Ihre Freizeit?

Da ich meine Arbeit und die Eisenbahn im Allgemeinen sehr genieße, wage ich es, sie als eines meiner Hobbys zu bezeichnen. Ich versuche auch, zumindest einige Sportarten zu treiben, wie Tennis und Squash, wo ich mit einer Gruppe von Freunden regelmäßig Turniere organisiere, bei denen wir versuchen, Sport und Spaß so gut wie möglich zu verbinden. Gleichzeitig bin ich ein großer Eishockeyfan und seit langem (seit der Oberschule) Inhaber einer Dauerkarte für den Eishockeyclub Hradec Králové – ich besuche regelmäßig Heimspiele und, wenn es meine Zeit erlaubt, auch gerne Auswärtsspiele, auch internationale. Meine Frau und ich besuchen auch sehr gerne die Metalmsikkonzerte und -Festivals. Und wenn ich einmal genug Freizeit habe, träume ich davon, meine Fluglizenz zu machen und mit dem Fliegen zu beginnen.

► Wie hat sich das Unternehmen Ihrer Meinung nach in der Zeit, in der Sie hier sind, verändert?

Die ČD Cargo befindet sich in der Phase des Wandels von einem großen nationalen Beförderer zu einem der wichtigsten europäischen Akteure auf dem Transportmarkt, und unsere Arbeit passt sich diesem Umstand an. Viele weitere Aktivitäten werden im Kontext der gesamten Gesellschaft und nicht nur der Realität der Tschechischen Republik gelöst. Dies erfordert die Anpassung zahlreicher Unternehmensprozesse und ein generelles Umdenken der Mitarbeiter im Hinblick auf die notwendige Erhöhung der Flexibilität und der Effizienz. Leider befinden wir uns in einer Zeit rückläufiger Volumina vor allem im Binnenverkehr und müssen daher die Unternehmensstruktur und den Personalbestand an diese geringeren Volumina anpassen.

► Wie sehen Sie Ihre Zukunft im Unternehmen? Haben Sie irgendwelche Ziele oder Träume?

Meine Zukunft im Unternehmen sehe ich darin, dass ich an der bereits erwähnten Umwandlung eines tschechischen nationalen Frachtführers zu einem stabilen europäischen Frachtführer mitwirken möchte. Und mein Traum und mein Ziel zugleich ist es immer, eine Arbeit zu machen, die mir Spaß macht und mit der ich meinen Lebensunterhalt verdienen kann.

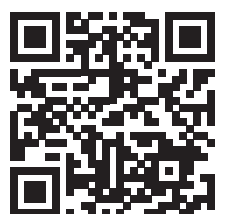
► Was ist Ihre Botschaft oder Ihr Wunsch für unsere Mitarbeiter und das Unternehmen?

Ich möchte den Mitarbeitern sagen, dass sie keine Angst haben sollten, neue Lösungen zu finden und proaktiv zu sein. Gerade dies ist eine Zeit, in der wir viele Dinge anders betrachten müssen als bisher – und jede Initiative ist sehr willkommen. Und was würde ich mir für die Mitarbeiter und das gesamte Unternehmen wünschen? Um sicherzustellen, dass die ČD Cargo diese schwierige Zeit erfolgreich bewältigt und weiterhin ein stabiler europäischer Beförderer bleibt.

Radeks Geschichte ist ein schönes Beispiel dafür, wie Enthusiasmus, Beharrlichkeit und Offenheit für neue Herausforderungen zu einer bedeutenden Karriere führen können. Von seinem Praktikum bis zur Führungsposition in der DG der Gesellschaft ČD Cargo hat er einen langen Weg hinter sich, auf dem er auch in schwierigen Momenten nicht aufgegeben hat. Seine Worte über die Bedeutung von Teamarbeit, den Mut, etablierte Praktiken zu ändern, und den Wunsch, nicht nur sich selbst, sondern auch das Unternehmen voranzubringen, sind eine Inspiration für uns alle. Wir danken dir, Radek, für deine Geschichte und wünschen dir, dass deine Vision eines starken europäischen Frachtführers weiterhin wahr wird!

BÁRA, OLESKA UND PEPA

FOLGEN SIE UNS AUF SOCIAL MEDIA:



Starten Sie mit ČD Cargo

Danksagung für die rechtzeitige Hilfe

Auf der Grundlage eines zwischen der ČD Cargo und der Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrages stellen wir Piloten für die Einführung von Messzügen zur Verfügung. Am 12. August 2025 begann Jakub Tůma, ein Lokführer aus OPŘ Střed, als Pilot zu arbeiten. Während der Fahrt mit dem Zug Služ 53012 (Ledeč nad Sázavou – Sázava – Tábor) sah er in der Nähe der Haltestelle Samopše eine Person in der Gleisanlage.

Er rief seinem Mitfahrer eine Warnung zu, aber aufgrund der geringen Entfernung war es nicht mehr möglich, einen Zusammenstoß zu vermeiden. Eine ältere Frau mit einer großen Tasche und Krücken versuchte, sich von der Gleisanlage zurückzuziehen, aber da die Strecke in diesen Bereichen auf einer hohen Böschung verläuft, wurde sie von der Messlokomotive den Abhang hinuntergeschleudert.

Der Lokführer Jakub Tůma informierte sofort den Fahrdienstleiter am Bahnhof Sázava-Černé Budy und meldete den Vorfall auch der Notrufzentrale. Das alles auf dem Weg zu der niedergestoßenen Person. Sie lag etwa auf halber Höhe des steilen Hangs. Zusammen mit einem anderen Lokführer leisteten sie der Frau, die über Rückenschmerzen klagte und unter Schock stand, erste Hilfe. Nach dem Eintreffen des Rettungsdienstes und der Untersuchung durch einen Arzt wurde die Frau in unwegsamem Gelände auf eine Trage geladen und zum Bahnsteig einer nahe gelegenen Haltestelle getragen, wo die notwendige Behandlung durchgeführt werden konnte. Anschließend wurde die Frau mit dem Hubschrauber in ein Krankenhaus gebracht. Vielen Dank an Jakub Tůma für seine schnelle Reaktion und natürlich für die Erste Hilfe bei diesem Vorfall.

MICHAL ROH



Jakub Tůma FOTO: PRIVAT ARCHIV